12e Année — N° 577 — Le Numéro : 50 centimes. (Étranger : 60 centimes) — 9 Octobre 1909 — Tous les Same

Le Salon de l'Aéronautique

LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMÉRO :

Le Kronprinz en Aéroplane. — Le Prix du Conseil Municipal. — La Coupe Gordon-Bennett des Ballons.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

A LA
CORBEILLE FLEURIE

BRISE
EMBAUMÉE
VIOLETTE
ED. PINAUD
18, PLACE VENDÔME
PARIS

AGE-FEMME 1re cl. Pensionnaires toute Époque.
BARLET, 112, rue Réaumur
Beauté des Seins. Épilation. Obésité. — Renseignements gratis

PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir, et grossir, c'est
vieillir. Prenez donc tous les jours deux
dragées de THYROÏDINE BOUTY, et votre taille
restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de
dragées est expédié franco par le LABORATOIRE
Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
Avoir soin de bien spécifier : Thyroïdine Bouty

Photographie d'Art FEMINA
Hôtel de FEMINA BON de réduction de 5% sur les tarifs
suffit de présenter ce bon 90, Avenue des Champs-Élysées, pour bénéficier de cette remise.
Les Abonnés ont droit à 10 0/0
(Sur présentation de leur quittance d'abonnement)

ELIXIR VÉGÉTAL
FABRIQUÉ
A TARRAGONE
Parles PÈRES CHARTREUX
Preparado por los Padres Cartujos en la Fabrica de la Union Agricola, Soc. Anª, en Tarragona
E. DE RUAZ

Nul n'ignore que les

PÈRES CHARTREUX

expulsés de la Grande Chartreuse

ont emporté leur secret et fabriquent à Tarragone, outre leur liqueur,

L'ELIXIR VÉGÉTAL

Souverain contre les

indigestions, maux d'estomac, syncopes, influenza, choléra, mal de mer

VULNÉRAIRE

L'ÉLIXIR VÉGÉTAL

combat les coliques des animaux domestiques

DUSAUSOY
EXPERT
4, Boul. des Italiens

ACHAT TRÈS CHER
DE BIJOUX
DIAMANTS
PIERRES FINES
Expertises Gratuites

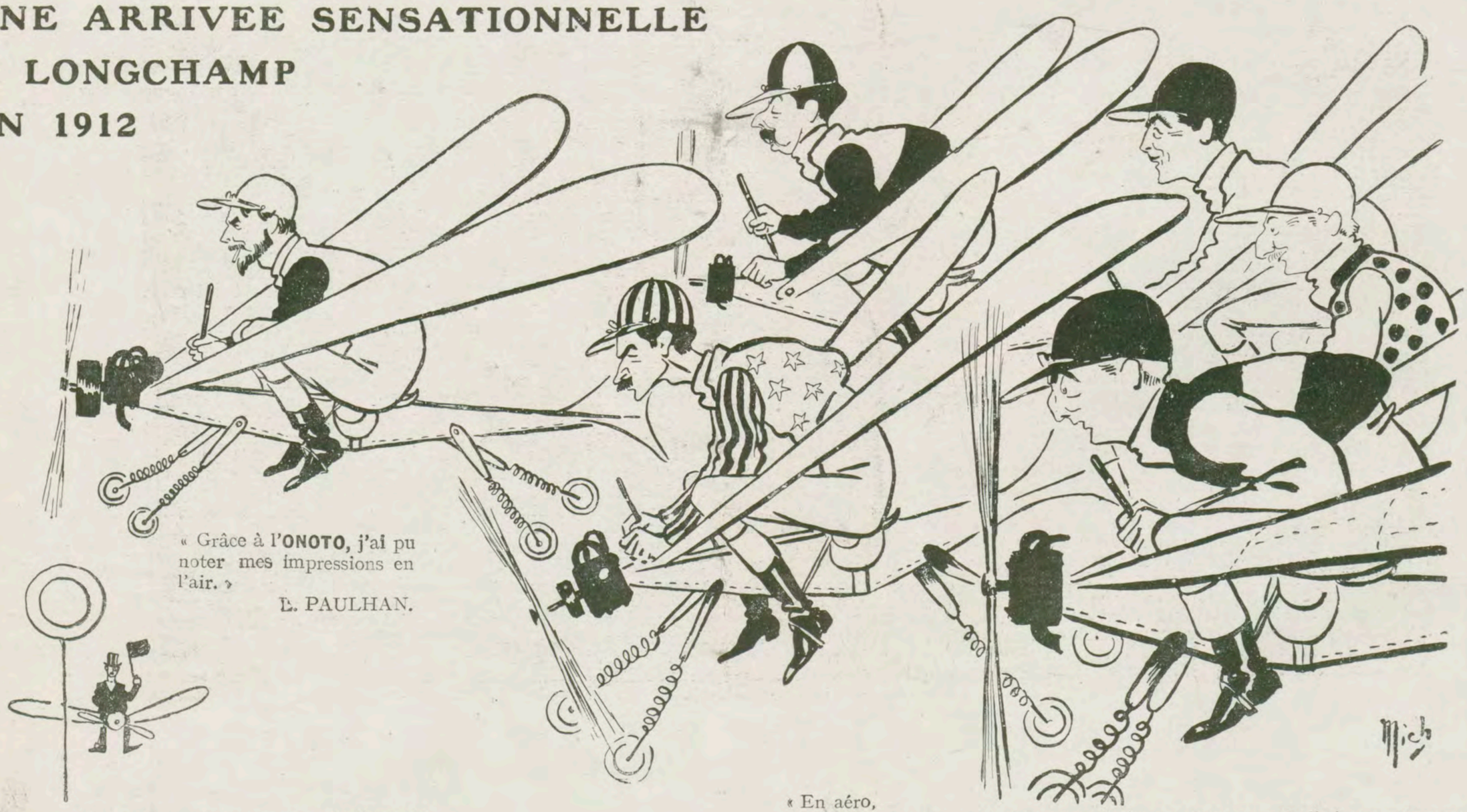
PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

Envoi Franco du Catalogue

PORTOIR ARTICULÉ
et FAUTEUIL-ROULANT
DUPONT
Fabricant, breveté s. g. d. g.
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Aucune Succursale

OBÉSITÉ Mesdames voulez-vous maigrir?
Prenez le matin dans un demi verre d'eau deux cuillerées de
RUBINAT LLORACH

UNE ARRIVEE SENSATIONNELLE
A LONGCHAMP
EN 1912



« Grâce à l'**ONOTO**, j'ai pu noter mes impressions en l'air. »
L. PAULHAN.

« Je regrette de ne pas avoir connu plus tôt l'**ONOTO**, dont je ne saurais plus me passer. »
L. BLÉRIOT.

« En aéro, au bureau, en auto, si tu veux écrire une note au vol, dis à ton mécano : Tôt, donnez-moi mon **ONOTO**. »
HENRY ROUGIER.

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. October 9d 1909.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro : reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.

9 Octobre 1909 — N° 577
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opera.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.

ORVILLE WRIGHT EMMÈNE LE KRONPRINZ DANS LES AIRS

C'est le 2 octobre que le Kronprinz a fait ses débuts en aéroplane. Depuis longtemps déjà le jeune prince désirait, en bon sportsman qu'il est, goûter aux joies de l'aviation, et c'est à Orville Wright qu'il demanda de le prendre à son bord. Ce dernier accepta bien volontiers et le vol qu'il exécuta avec ce voyageur de marque, s'effectua sans incident à Bernstad, près Potsdam, devant des milliers de spectateurs enthousiasmés. Dans le médaillon, le Kronprinz remmène Orville Wright dans son automobile.

L'HOMME A ENFIN DES AILES

Dans l'immense volière du Grand Palais se pressent les fragiles oiseaux de toiles, derniers nés de la science humaine.

On est vraiment stupéfié quand on jette un coup d'œil en arrière de voir avec quelle étonnante rapidité, l'aviation s'est développée au cours de ces derniers temps. Considérée il y a quelques années à peine comme une utopie, apanage de quelques fous de génie, un peu méprisés, beaucoup ridiculisés par la foule stupide qui ne constate que les résultats pour lesquels elle s'enthousiasme et qui se moque des insuccès inséparables des premiers efforts, l'aviation a aujourd'hui conquis cette foule qu'elle domine de toute la hauteur où ses hardis pionniers ont su la placer. Alors qu'on suivait d'un œil ironique les merveilleuses tentatives de ceux qui voulant s'affranchir des chaînes terrestres rêvaient de conquérir l'élément jusqu'alors inaccessible à l'homme, petit à petit, ces précurseurs, sans se décourager sous les sarcasmes, continuèrent leur œuvre féconde et les pas de géant qu'ils firent dans cette voie, obligèrent les incrédules à s'incliner devant l'évidence du miracle.

De miracle en miracle. Quand on pense qu'il y a douze ans, Ader avec son avion, pieusement conservé aux Arts-et-Métiers put, malgré le poids énorme que comportait un moteur à vapeur, s'élever et parcourir 300 mètres et que, onze ans plus tard, Henri Farman accomplissait le premier voyage aérien de Bouy à Reims, soit 27 kilomètres, on peut mesurer quelle somme d'efforts il a fallu pour en un laps de temps relativement si court, faire de l'aviation, cette magnifique science destinée à révolutionner les conditions de la vie humaine, d'une façon qu'il est encore difficile d'apprécier alors qu'elle était considérée comme une utopie de quelques fous de génie. Du jour où Santos-Dumont, sur la pelouse de Bagatelle (c'était en 1906), put, grâce au moteur à pétrole qui avait révolutionné 10 ans plus tôt le monde, en le dotant de cette merveille qui est l'automobile, de ce jour, dis-je, où il quitta le sol sur son cellulaire et put parcourir 10 mètres, le miracle était accompli et le monde, déjà bouleversé par les stupéfiantes inventions sorties depuis 50 ans du génie humain : chemins de fer, télégraphie, téléphonie, télégraphie sans fil, radiographie, phonographe, cinématographe, photographie des couleurs, navigation sous marine, automobile, etc., fut saisi d'un nouveau frisson et assista émerveillé à la prodigieuse réalisation de son rêve.

Et, en effet, la science nouvelle, la conquête de l'air, marche à pas de géants. C'est d'abord Farman qui boucle le circuit d'un kilomètre, puis Wilbur Wright qui, au camp d'Auvours, réalise des vols de durée de plus en plus considérables et sur des distances de plus en plus longues. Le 30 septembre 1908, Wright approche des 50 kilomètres et tient l'atmosphère une heure sept minutes, mais sans sortir du camp. Le mois suivant, Farman et Blériot accomplissent deux voyages aériens, l'un de Bouy à Reims, l'autre de Toury à Artenay avec retour au point de départ.

Et depuis les victoires sur l'élément inaccessible, se précipitent pour aboutir à ce bel exploit de Blériot traversant la Manche, et à cette inoubliable Semaine de Reims où la foule enthousiasmée et conquise eut la vision d'hommes-oiseaux, s'élevant à 150 mètres de hauteur et volant 3 heures sans arrêt et couvrant 180 kilomètres.

Nos ailes, faibles et maladroites au début, s'étaient fortifiées, et c'est avec confiance que l'humanité, rassurée sur sa conquête, les ouvrait enfin et se lançait dans l'espace.

L'Exposition de la Locomotion Aérienne est donc venue à son heure et le public charmé peut contempler de près ces beaux oiseaux qu'il n'avait pu qu'applaudir à distance, auréolés de soleil et comme entourés d'un nimbe de gloire.

Nous allons essayer, en passant une rapide revue de tous les engins exposés, d'expliquer si possible les tendances générales et saisir l'orientation vers laquelle semble se diriger le protrès.

Et d'abord une constatation s'impose dès le début, c'est la faveur dont jouit le monoplan.

Chacun sait qu'il existe deux écoles rivales et dont les mérites sont jusqu'à présent égaux.

Biplan et Monoplan. Le plus gros reproche qu'on puisse faire au biplan, c'est son manque d'élégance comparée à celle de son adversaire le monoplan. Ce dernier emprunte cette grâce qui est un de ses charmes, à l'oiseau, au papillon, à l'insecte dont il a essayé de copier les formes. L'œil retrouve dans ses lignes, des analogies avec celles qu'il est accoutumé à rencontrer dans la nature. Le biplan est plus lourd, plus disgracieux, il a l'apparence d'un immense cerf-volant cellulaire et son énorme stabilisateur à l'arrière contribue pour beaucoup à lui donner cette apparence de lourdeur, mais cette lourdeur n'est qu'apparente et les biplans ont à leur actif des performances qui militent hautement en leur faveur. N'est-ce pas sur un biplan que Wright a accompli ses beaux exploits au Mans, que Curtiss, à Reims, s'est fait remarquer par sa légèreté d'envol, enfin que Farman, Delagrange, Paulhan ont accompli les prodiges que chacun connaît !

Et cependant sur 26 appareils exposés, nous remarquons 15 monoplans dont 11 de types différents, contre 7 biplans dont 6 de modèles divers, 4 autres appareils sont nettement de formes et de conceptions spéciales.

Les 11 monoplans sont les suivants : Blériot, Antoinette, Lioré, Hanriot, Esnault-Pelterie, Grégoire Gyp, Avia, Kœchlin, Santos-Dumont, Raoul Vendome, Gangler.

Les 6 biplans sont : Wright, Dutheil et Chalmers, Voisin, Fernandez, Bayard-Clément, Farman.

Enfin les 4 divers sont Vuitton-Huber (hélicoptère), Penteado, de Dion-Bouton, Aimé et Salmson.

Décrire chaque appareil en détail nous entraînerait trop loin, je resterai donc dans des généralités, tout en m'efforçant de faire ressortir les améliorations que chaque constructeur a cru devoir apporter à ses appareils.

Sur les 11 monoplans exposés, 9 emploient une seule hélice à deux branches, généralement en bois et c'est l'hélice intégrale Chauvière la plus communément adoptée. Blériot, dans son nouveau type, emploie une hélice à quatre branches, placée au niveau des plans supérieurs et actionnée à l'aide d'une chaîne, le moteur se trouvant placé sur le bâti inférieur du châssis. Esnault-Pelterie a également une hélice à quatre branches, mais métallique. Tous les autres ont l'hélice calée directement sur l'arbre moteur. Seuls Lioré d'une part, a deux hélices placées à l'avant et Gangler dont le curieux appareil semble un poisson volant a deux hélices postérieures montées sur des supports extérieurs en tube d'acier.

Parmi les biplans, celui de Dutheil et Chalmers possède son hélice à l'arrière du moteur et au milieu de l'appareil ; d'ailleurs, ce biplan, genre Farman, a remplacé le lourd stabilisateur cellulaire arrière, par deux plans horizontaux à inclinaison variable et son gouvernail est placé verticalement au milieu de ces deux plans. Fernandez, Voisin, Bayard-Clément et Farman ont l'hélice placée en arrière des grands plans, Bayard-Clément et Farman ont supprimé les cloisonnages, qui restent l'apanage du modèle Voisin. Seul Wright possède deux hélices placées en arrière des grands plans et commandées par des chaînes.

Le multiplan de Dion comprend quatre hélices placées en arrière de l'appareil et commandées par chaînes.

L'hélicoptère Vuitton Huber a son hélice propulsive à l'arrière et comporte un système d'embrayage.

L'appareil Penteado, exposé au stand Chauvière, qui est un type intermédiaire entre le biplan et le monoplan, en ce sens qu'il possède les ailes horizontales du monoplan et en dessous de celles-ci des plans inclinés, a placé également son hélice en avant.

Enfin, l'autoplan Aimé et Salmson, qui n'est encore pour le moment qu'un appareil d'étude, comporte quatre hélices, deux latérales tournant dans le même sens, mais dont les plans des pales sont opposés (*dextrorsum et sinistrorsum*) sont destinées à provoquer le soulèvement vertical de l'appareil grâce aux courants d'air latéraux qu'elles produisent et qui agissent sur des surfaces entoilées et courbes. Deux autres hélices placées à l'arrière et tournant en sens contraire l'une de l'autre, servent à faire avancer l'appareil.

On semble venir au carénage complet des châssis des monoplans. Antoinette, Esnault-Pelterie, Kœchlin et Gangler ont des appareils entièrement carénés affectant la forme d'un bateau. Le carénage de l'Antoinette est remarquable, il est en bois pour la première moitié de l'appareil, l'autre en toile pour le reste. La partie avant supporte les radiateurs qui s'allongent sur les deux flancs du carénage. Le Kœchlin est entièrement caréné en bois ainsi que le Gangler. L'Esnault-Pelterie est tout en toile.

Quel est l'avantage du carénage ? Sans doute d'offrir moins de résistance à l'avancement, de donner à l'appareil une plus grande rigidité, en tous cas une apparence plus robuste, plus mécanique. Il est à souhaiter que cette disposition soit adoptée par tous.

Comment ils partent. Presque tous les appareils, qu'ils soient biplans ou monoplans, ont adopté un dispositif pour le lancement et l'atterrissage, qui consiste en un chariot supportant des roues avec des systèmes divers d'amortisseurs.

Deux appareils emploient exclusivement les patins en bois, ce sont les Wright et l'autoplan Aimé et Salmson.

D'autres comme Penteado, Hanriot, Antoinette, Raoul Vendome, Santos-Dumont utilisent les roues avec adjonction de patins, soit entiers, soit placés à l'arrière sous la queue (Santos-Dumont, Raoul Vendome, Hanriot), Antoinette possède une forte poutre en avant formant patin et les deux roues sont munies d'un système d'amortisseur à glissière avec leviers articulés d'une grande robustesse.

Esnault-Pelterie a deux roues, l'une à l'avant, l'autre à l'arrière de l'appareil, et chaque aile possède une roue à chaque extrémité avec un petit patin de bois.

Deux appareils emploient quatre roues montées sur un chariot, ce sont Vuitton, Huber et Aria.

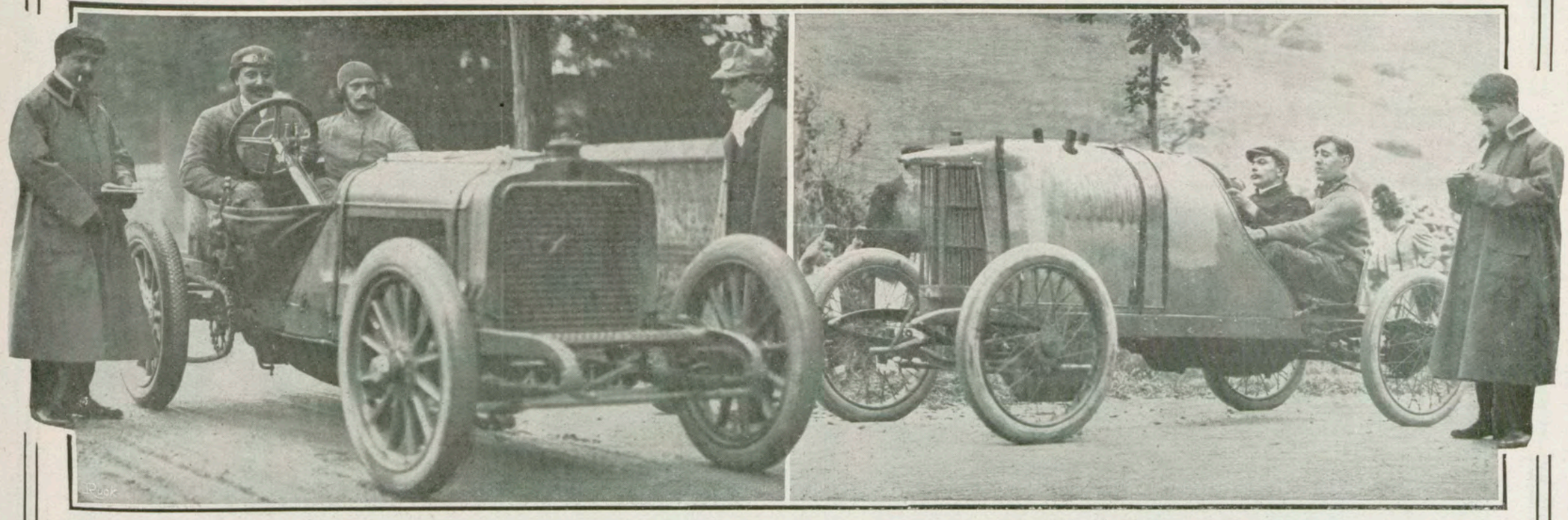
Les autres, qu'ils soient monoplans ou biplans, emploient le dispositif le plus en usage, deux roues à l'avant, une roue à l'arrière. L'appareil Fernandez fait exception en ce sens qu'il a adopté le dispositif contraire.

De toutes ces remarques que nous pourrions prolonger, si nous ne craignions pas de dépasser le cadre qui nous a été assigné, il ressort que les préférences des inventeurs et des constructeurs sont aux monoplans, avec hélices à l'avant calées directement sur le moteur (l'embrayage si utile, à mon avis, n'a été adopté que sur le livre ; mais on y viendra, et dans un avenir tout proche) ; le carénage commence à faire son apparition, enfin on porte tout l'effort des recherches sur la suspension. Le chariot à trois roues avec amortisseurs, et combiné avec les patins en bois semble la meilleure solution. Bien entendu, le gauchissement des ailes et même de l'enpennage arrière est adopté partout. Les commandes de manœuvre sont rassemblées sous la main du pilote, la plupart des appareils comportent un volant qui agit sur les deux gouvernails (profondeur et direction).

L'impression qui se dégage de l'ensemble est qu'un immense progrès vient d'être accompli, que la période des tout premiers tâtonnements est terminée, et qu'enfin on marche vers un but bien défini, un peu estompé et encore lointain, mais qui déjà est visible à la sortie de la nuit dans laquelle le génie humain se débattait depuis tant de siècles. Il appartenait à ce XX^e^ siècle d'être le siècle de lumière et de progrès et il faut nous féliciter d'avoir pu assister à l'enfantement de ces merveilles et à leurs glorieuses apothéoses.

HENRY BARETTI.

LA COURSE DE COTE DE GAILLON



Bablot

Premier du classement général en 28 s. 2/5, sur sa voiture du Grand Prix de 1909.

Giuppone.

Premier des voiturettes en 46 s. 1/5 et premier au rendement avec un coefficient de 0,846 sur voiturette Lion.

Pour la première fois depuis onze ans, le mauvais temps est venu contrarier la classique course de côte de l'*Auto*. Après une nuit magnifique, les cataractes du ciel se déversèrent et force fut de remettre la course à l'après-midi. Ce ne fut pas l'enthousiasme d'antan. Les grands constructeurs, bien à tort, selon nous, semblent se désintéresser de ces luttes dont ils ne voient pas l'intérêt immédiat. Aussi les grosses voitures sont-elles rares. Mais les fabricants de voiturettes, mieux avisés, sont toujours là.

En somme, il y eut une trentaine de partants. La course, vivement menée, grâce à l'activité des commissaires Abran et Rigal, put se terminer avant que la pluie ne recommençât. Bablot fit le meilleur temps de la journée, 28 s. 2/5 pour le kilomètre. Il ne battit ni le record, qui est de 25 s. depuis trois ans par Lee Guinness, ni son temps de l'an dernier qui est de 26 s. 1/5. L'état du terrain suffit à l'expliquer.

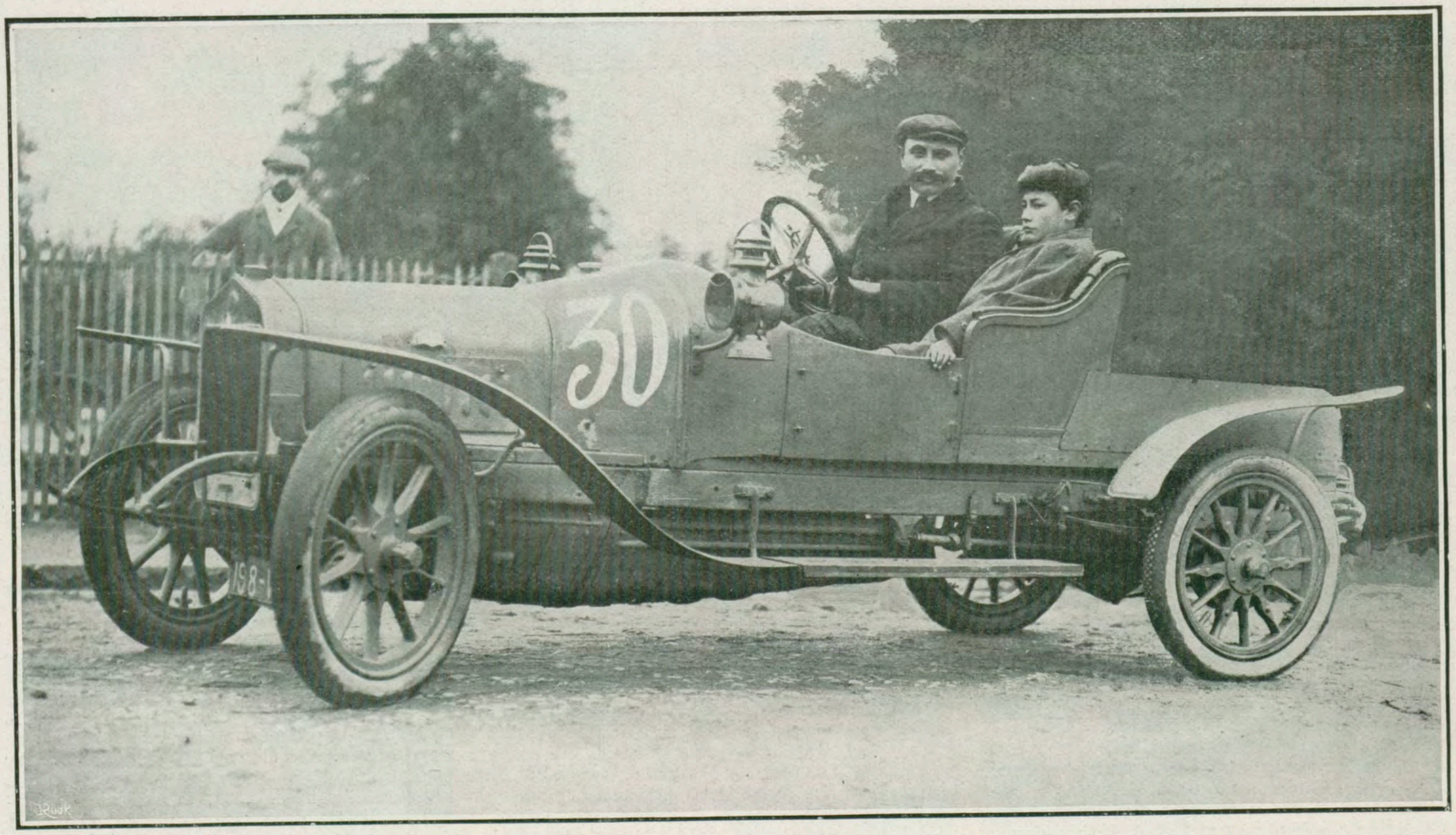
Dans les voiturettes, Giuppone, sur sa Lion, prit la première place. Il est également premier dans le classement au rendement. Ce classement très ingénieux est établi d'après la formule $\frac{T}{P}$, T étant le travail accompli, décomposé dans ses trois éléments : résistance au roulement, résistance provenant de la rampe et résistance de l'air, et P la puissance motrice calculée d'après la formule de Faroux. Il permet de comparer entre elles des voitures de force et de poids très différents. C'est ainsi que le coefficient de rendement de Giuppone est 0,846 et celui de la première voiture, la Mofobloc de Page, 0,847. Ces chiffres n'ont qu'une valeur comparative et il ne faudrait pas les mettre en présence de ceux de 1908, le coefficient variable qui entre dans la formule de Faroux et dont la valeur est fixée par l'expérience ayant été modifié depuis l'an dernier. La conclusion est que tous les spécialistes de la voiturette ont obtenu de remarquables résultats et que les grands constructeurs pourraient trouver là d'utiles leçons.

F.-A. W.

Sizaire à l'arrivée.

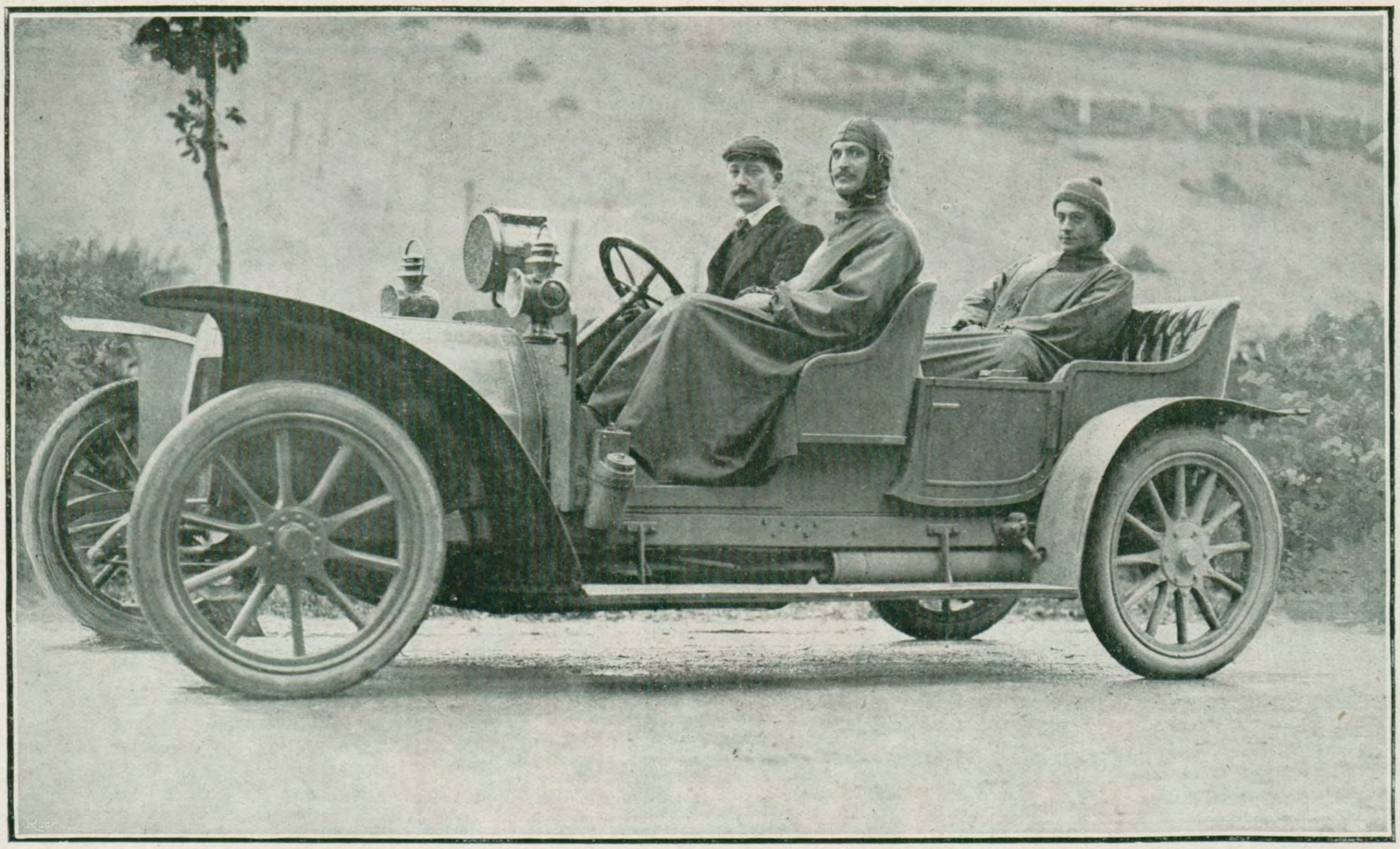
Sur sa voiturette de série Sizaire et Naudin, entièrement gréée en tourisme, Sizaire est, avec sa monocylindrique, le plus vite des voiturettes à un et quatre cylindres composant les 2e, 3e et 4e catégories. Magnéto Nil Melior

LA COURSE DE COTE DE GAILLON



Delage et sa voiturette 1910.

Pour sa première apparition, la 12-chevaux Delage 1910, non seulement enlève brillamment sa catégorie à Gaillon, mais rigoureusement gréée en touriste, et pesant avec ses voyageurs 1100 kilos, bat toutes les voitures ayant 10 millimètres de plus d'alésage. Magnéto Nil Melior.



La voiturette de Bazelaire.

Une des concurrentes les plus remarquées du meeting de Gaillon fut la voiture de Bazelaire. Elle est bien, en effet, la vraie voiture du touriste, confortable, élégante, mais où le confort et l'élégance ne nuisent pas à la vitesse. Très pure de lignes, elle a séduit bien des sportsmen. Son temps de 1 m. 32 s. 4/5 est d'ailleurs fort honorable pour une voiture à quatre places occupées.

Métro
ALMA

THÉATRE FEMINA

90, Avenue des Champs-Élysées, 90

Téléph.
528-64

MATINÉES POUR LA JEUNESSE

Les parents savent maintenant où conduire leurs enfants. Les **Matinées pour la Jeunesse** du Théâtre Femina sont devenues rapidement célèbres.

Les pièces que l'on y donne sont aussi amusantes pour les parents que pour les enfants. Tout Paris est venu applaudir, l'an passé, les artistes de la *" Revue de Noël "* si artistiquement montée et interprétée.

La salle du *Théâtre Femina* est la plus délicieuse de Paris; aucune promiscuité n'y est à craindre par suite de l'absence des petites places.

Les matinées ne commençant qu'à trois heures, les enfants ont le temps de faire leur promenade après déjeuner.

Le prix des places est bien au-dessous de celui des autres spectacles parisiens.

On peut faire goûter les enfants pendant les entr'actes.

Le spectacle sera changé les 2 décembre (Revue), 3 février et 4 avril

A partir du JEUDI 7 Octobre 1909

Tous les Jeudis, Dimanches, Jours de Fêtes et de Vacances

: : à 3 heures : :

Le Petit Don Quichotte

Opérette en 3 actes, de G. TIMMORY

PRIX DES PLACES

(Droit des Pauvres en plus)

Fauteuils : : : : : 3 et 4 francs

Loges (la place) : 4 et 5 francs

En location 1 franc de plus par place (Droit des Pauvres compris)

CONSERVATOIRE FEMINA-MUSICA

3e Année

Les Cours de diction, chant, piano, déclamation, qui ont lieu depuis deux ans à **FEMINA**, ont remporté un tel succès qu'il a fallu, cette année, les dédoubler tous. Les Matinées triomphales qui ont été données au moment des Concours de fin d'année, en Juin dernier, ont montré l'excellence des leçons données par les premiers Professeurs de Paris aux 250 Dames et Jeunes Filles qui suivent ces Cours.

Voici pour la Saison 1909-1910 le tableau des cours :

POUR LA DICTION ET LA DÉCLAMATION

Mme BARETTA-WORMS
de la Comédie-Française.
M. Jules LEITNER,
de la Comédie-Française.
M. Abel TARRIDE,
Dir. du Th. de la Renaissance.
Mme Marthe REGNIER,

POUR LES CLASSES VOCALES ET INSTRUMENTALES

Mmes	MM.
HEGLON-LEROUX,	Xavier LEROUX,
Jacques ISNARDON,	Raoul PUGNO,
Paul HILLEMACHER,	ALBERS,
MARTY,	PIERRET,
WURMSER-DELCOURT,	Alfred BRUN,
Nadia BOULENGER,	LOEB,
MARTINEZ,	PECH,
Madeleine DEVÉ	HASSELMANS,
	MARTENOT,

Des Matinées trimestrielles ont lieu dans chaque Cours, indépendamment des grandes représentations organisées plusieurs fois par an au ***Théâtre Femina,*** soit au profit d'une œuvre de bienfaisance, soit à l'occasion des Concours de fin d'année.

Le nombre des élèves étant limité, nous engageons les intéressés à venir s'inscrire au plus tôt. Le secrétaire général se tient à leur disposition pour tous renseignements, de 10 heures à midi et de 2 heures à 6 heures.

FESTIVALS MUSICAUX

Organisés au Théâtre Femina par M. Gabriel Astruc.

Monsieur **GABRIEL ASTRUC,** à qui l'on doit les triomphales manifestations musicales de Salomé et de la Saison russe au Châtelet, organisera en Novembre-Décembre 1909 et en Février-Mars 1910 au théâtre Femina des

FESTIVALS MUSICAUX

consacrés à des œuvres anciennes ou nouvelles. Le programme de ces festivals n'étant pas encore absolument arrêté au moment où nous mettons sous presse, sera publié incessamment dans les journaux quotidiens et dans nos publications.

En outre, pour le mois d'avril, M. Gabriel Astruc organisera, à Femina, une manifestation musicale d'un intérêt capital :

LE FESTIVAL MOZART

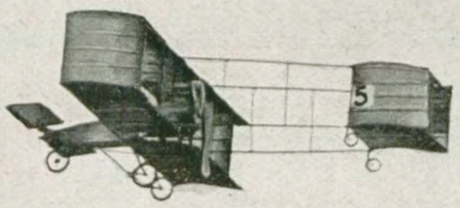
Dix représentations d'œuvres de Mozart, exécutées sous la direction d'un de nos plus éminents chefs d'orchestre et interprétées par des artistes réputés.

Le prix des places sera fixé ultérieurement

Dates des Festivals Musicaux :

1re SÉRIE		2me SÉRIE	
Matinées :	9-23 Novembre	*Matinées :*	2 et 15 Février
—	7-21 Décembre	—	2 et 15 Mars
Soirées :	16-30 Novembre	*Soirées :*	8 et 22 Février
—	14-18 Décembre	—	8 et 19 Mars

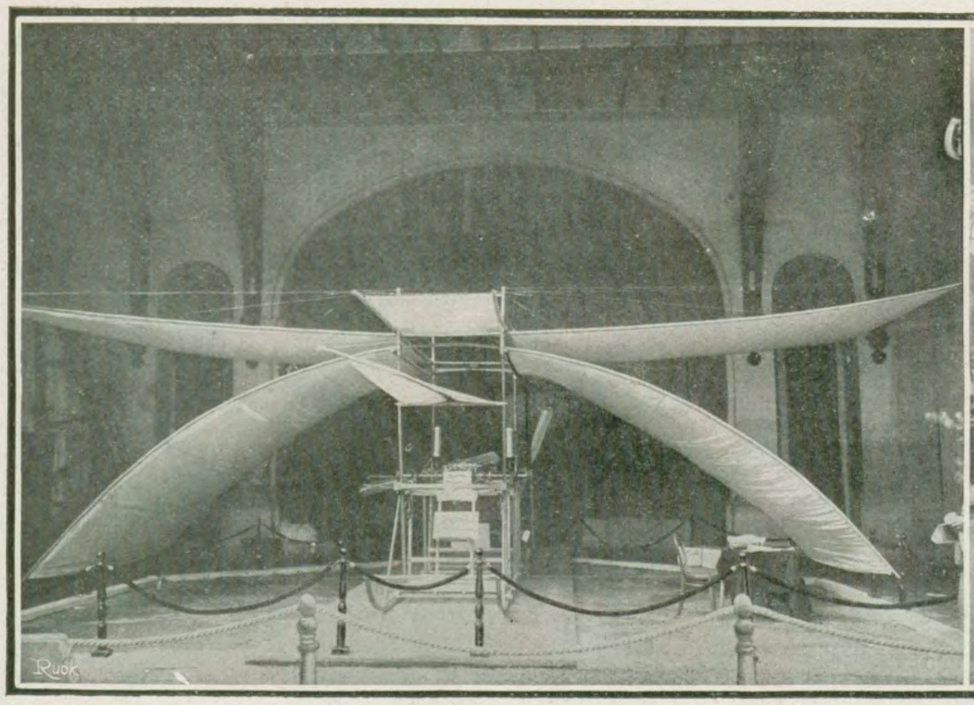
ROUGIER AU MEETING DE BERLIN



ROUGIER PENDANT LE PRIX DE LA DISTANCE

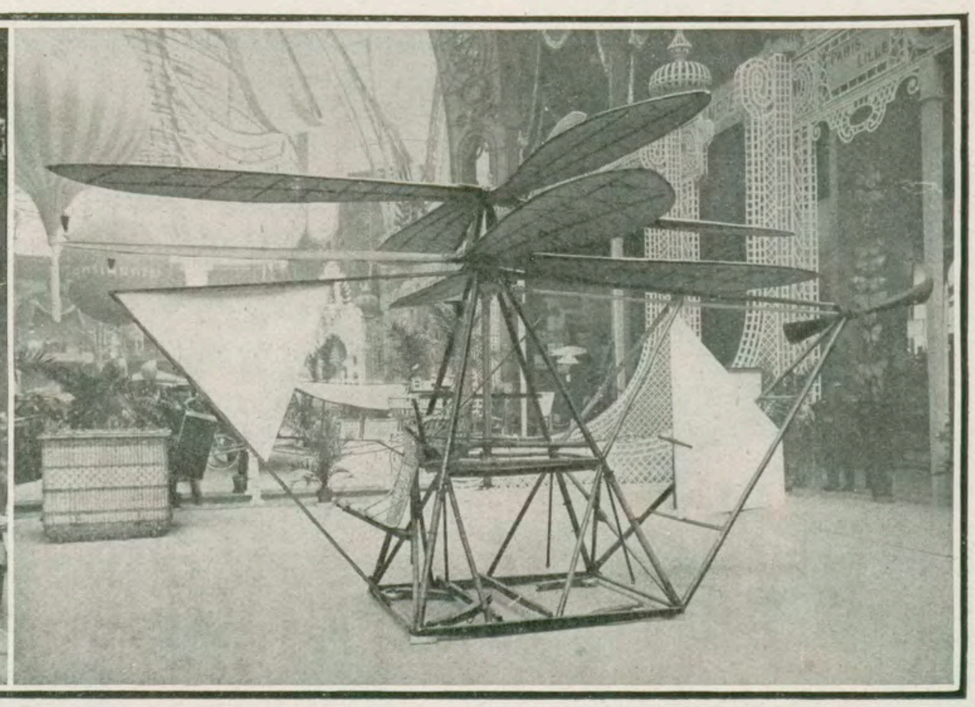
Rougier qui, avec Latham, s'est partagé la faveur des Allemands à la grande Semaine de Berlin, a remporté chez nos voisins de magnifiques succès. Après s'être adjugé le Championnat de la Hauteur avec 158 mètres, il vient encore de remporter le prix de la distance. Pendant 2 h. 41 m. 50 s. il a tenu les airs, volant à 30 ou 40 mètres de hauteur, couvrant officiellement 130 kilomètres, mais en réalité plus de 150 kilomètres, étant donné qu'il allait virer très au large des pylônes. Il a également remporté le Prix des Passagers. Son appareil est construit en fortes toiles Continental.

AU SALON DE L'AÉRONAUTIQUE



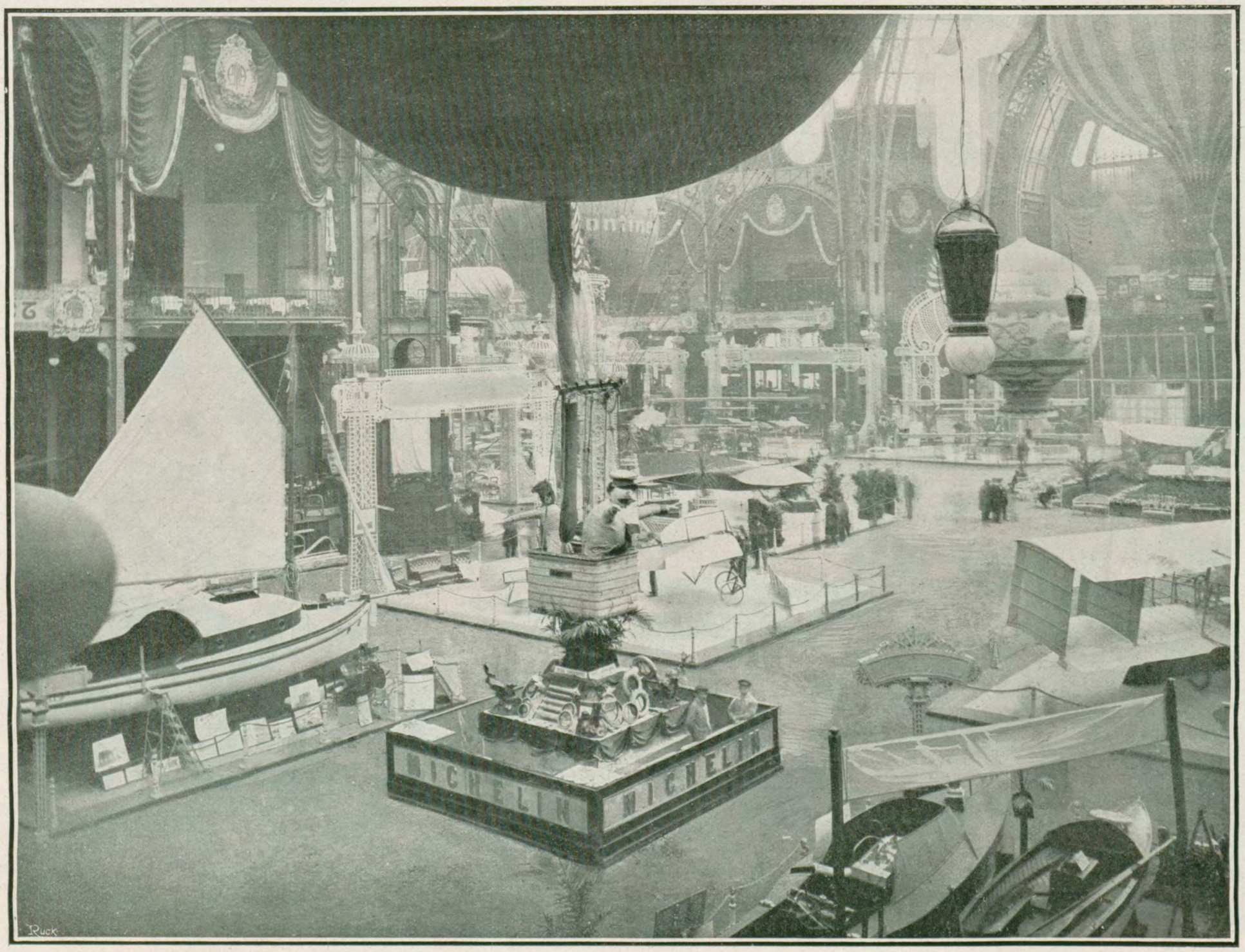
L'autoplan Aimé et Salmson.

Cet appareil est muni de quatre hélices, dont deux placées latéralement, ne sont destinées qu'à alléger l'appareil en le soulevant, par le vent qu'elles produisent sous les deux surfaces courbes.



Un hélicoptère.

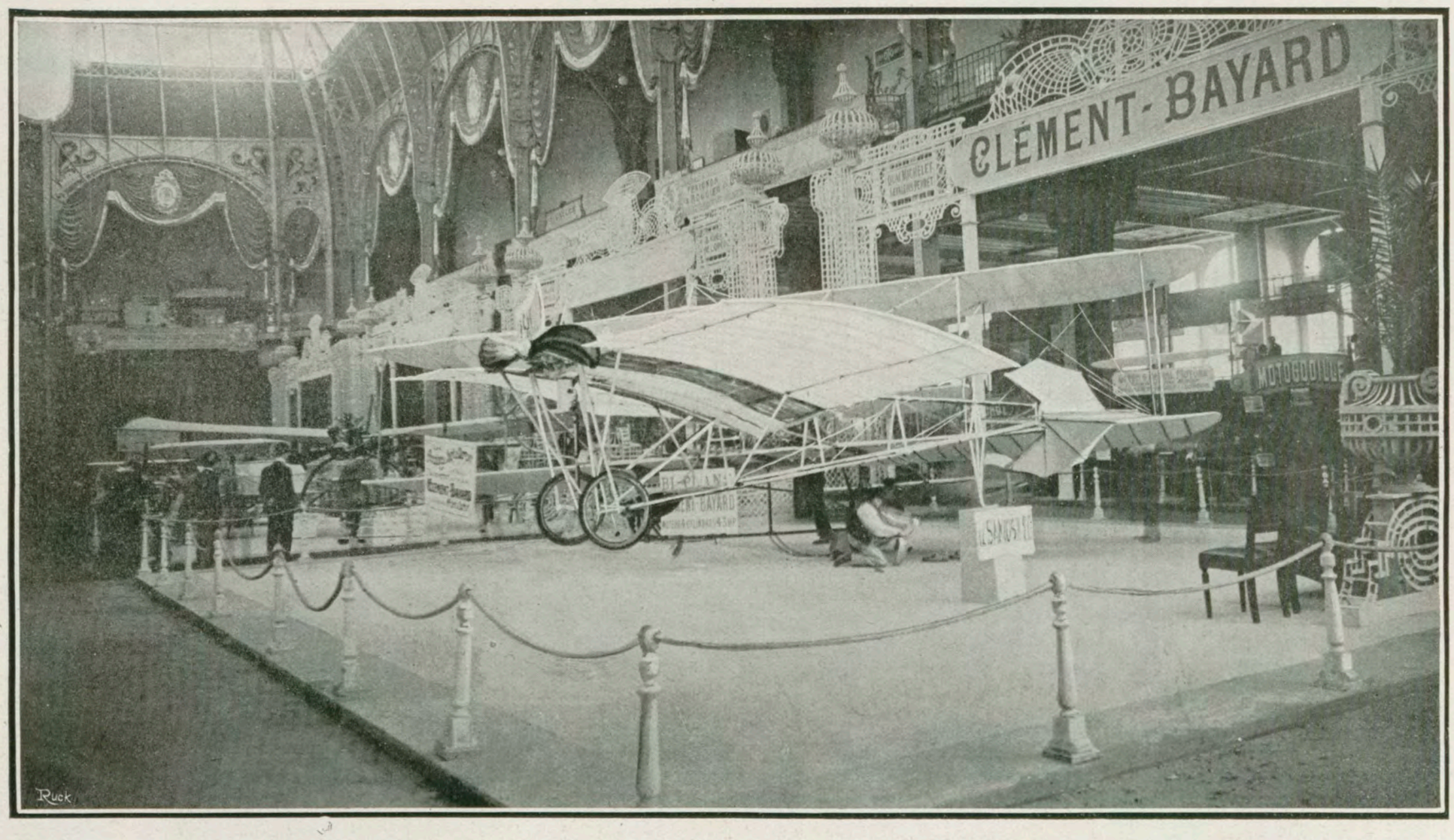
C'est peut-être l'appareil de l'avenir qui permettra de s'élever sur place et de se maintenir en l'air sans avancer. Mais il faudra penser au dispositif destiné à parer au cas de panne du moteur.



Michelin et la locomotion aérienne.

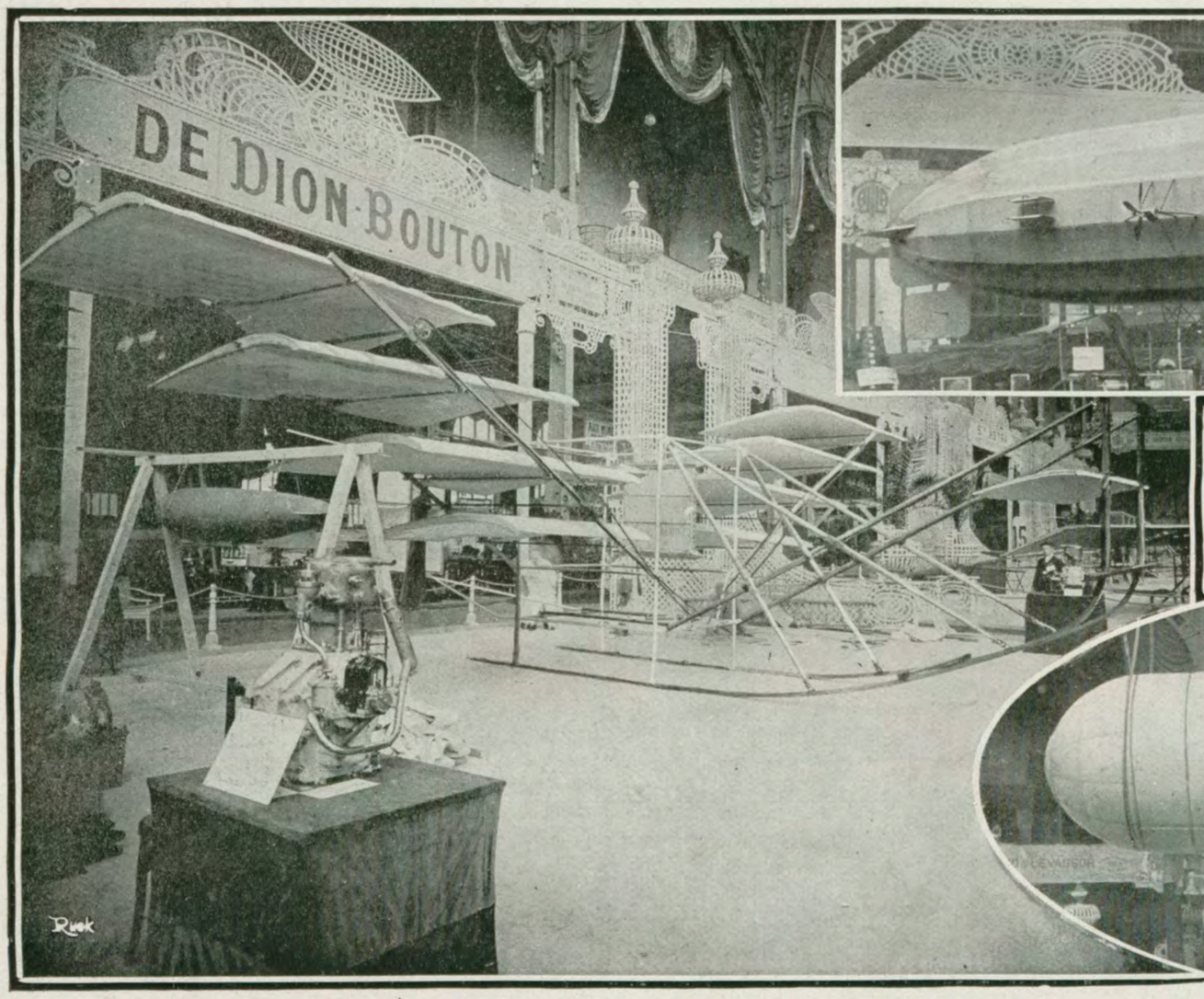
Comme toujours, le stand Michelin est très entouré. Son gigantesque ballon, sa nacelle qu'occupe un couple de Bibendum dont les contorsions amusent la foule constituent une des attractions de l'Exposition. Mais les spécialistes apprécient davantage le tissu caoutchouté spécial pour ballons et aéroplanes qu'exposent les célèbres fabricants de Clermont-Ferrand et qui devient aussi populaire que sont depuis longtemps chez les chauffeurs et les cyclistes le Pneu Michelin et la semelle Michelin.

AU SALON DE L'AÉRONAUTIQUE



La "Demoiselle" de Santos-Dumont

Le clou du 1er Salon de la Locomotion aérienne a été ce minuscule aéroplane devant lequel la foule n'a cessé de stationner. N'eût été le moteur et l'hélice de taille respectable, on se fut plutôt cru en face d'un modèle que devant l'appareil avec lequel l'audacieux Brésilien accomptit ces étonnantes promenades par-dessus la campagne.

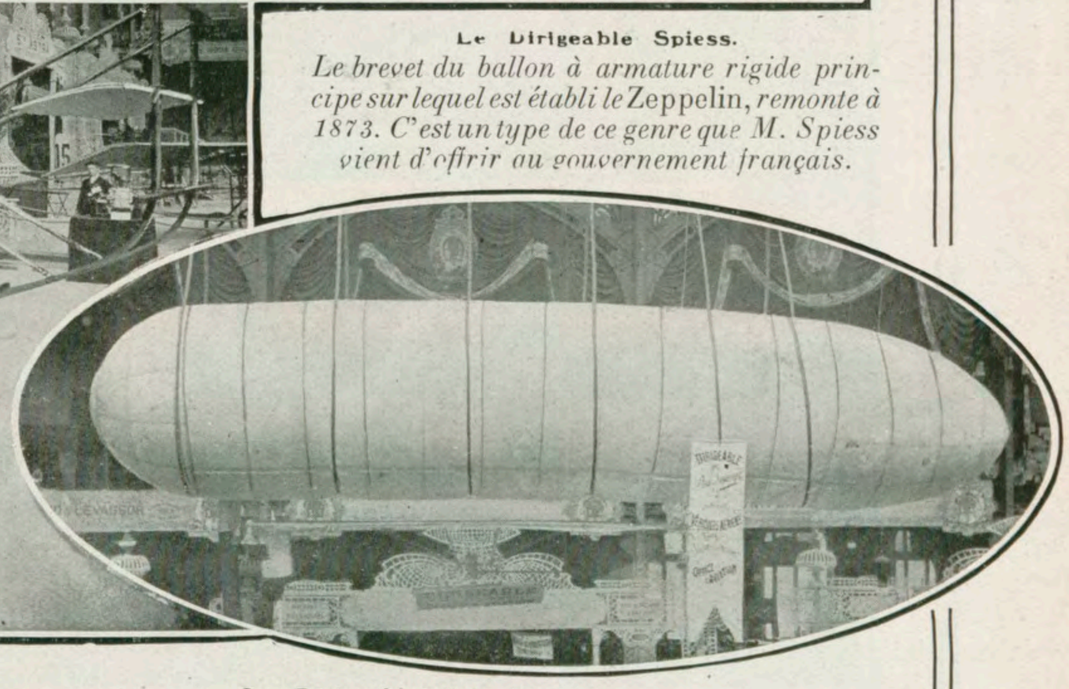


Un dix-plan

Ce curieux aéroplane, qui affecte un peu la forme d'une étagère, suscite bien des curiosités. Il s'agit plutôt là de la conception d'un ingénieur artiste que d'un appareil destiné à s'élever.

Le Dirigeable Spiess.

Le brevet du ballon à armature rigide principe sur lequel est établi le Zeppelin, *remonte à 1873. C'est un type de ce genre que M. Spiess vient d'offrir au gouvernement français.*



Le Dirigeable Don Simoni

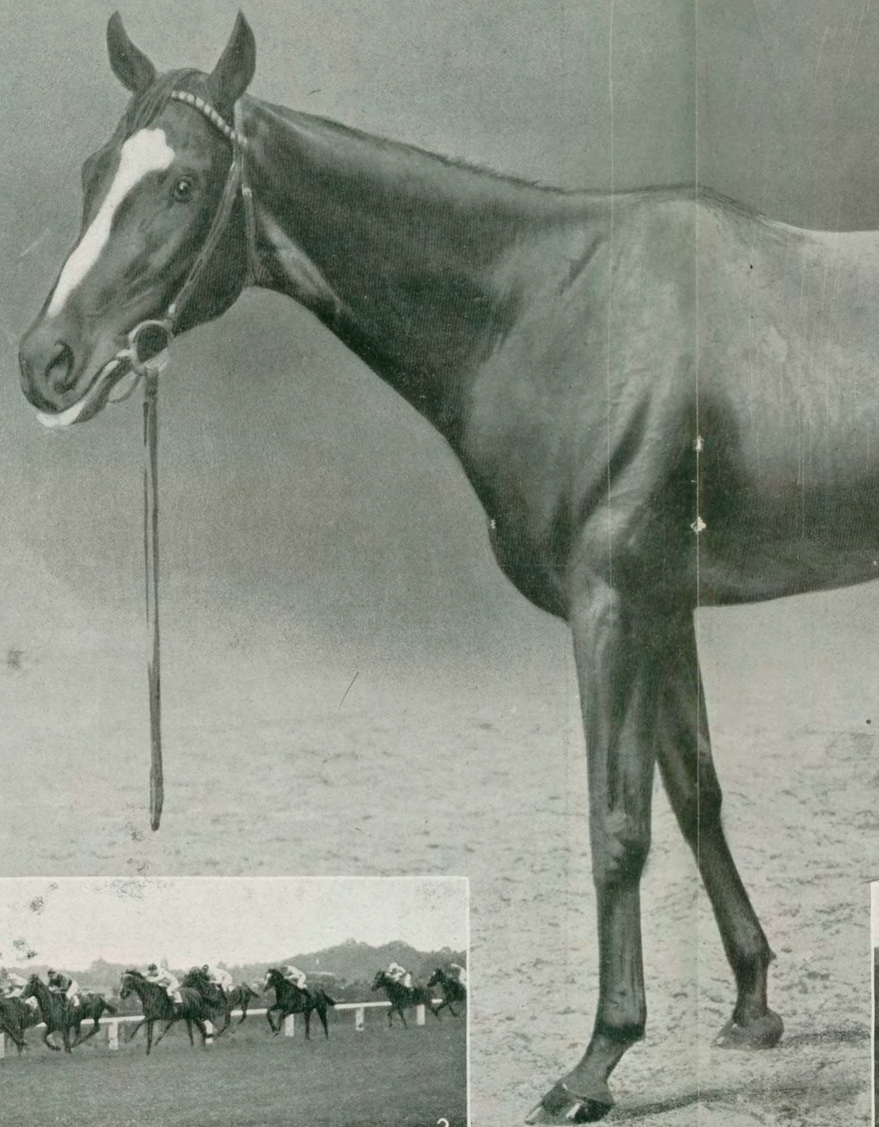
Dans l'esprit de son inventeur, ce dirigeable doit être sensiblement en équilibre à la surface du sol et ne devoir sa force ascensionnelle qu'à son moteur et à ses plans sustentateurs. Il pourrait se passer de lest.

La Vie au Grand Air

LE PRIX DU CONSEIL MUNICIPAL A LONGCHAMP

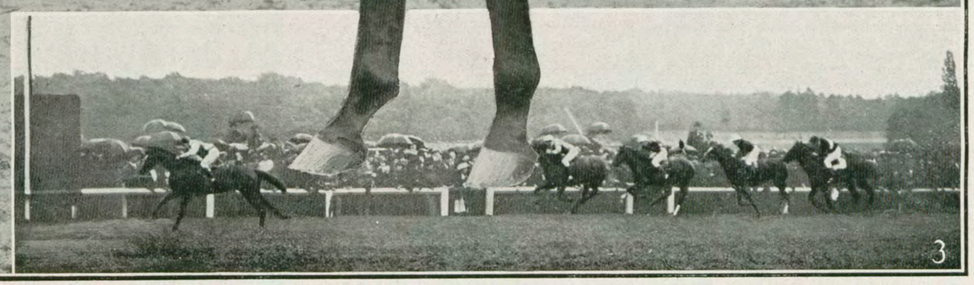
5

1



4

2


3

"HAG TO HAG, OUTSIDER A 65/1, REMPORTE LE PRIX DU CONSEIL MUNICIPAL

Hag to Hag, par Perth et Haulette, à M. James Hennessy, après une carrière honorable, sans plus, ne semblait devoir remplir que le rôle d'utilité dans le Prix du Conseil Municipal. A la stupéfaction de tous, il s'est joué de tous ses adversaires. — Autour du vainqueur : 1. Dans la descente : Ripolin mène avec Rebelle, devant Talo Biribil, Messaouda, Moulins la Marche, Ronde de Nuit, Aveu, Negofol, etc. — 2. La ligne droite : Talo Biribil mène. bien détaché, devant Ronde de Nuit, Moulins la Marche, Messaouda. C'est à ce moment que Hag to Hag commence à fournir son effort. — 3. L'arrivée : Hag to Hag l'emporte de plus de deux longueurs dans un style très plaisant. Le second était Ronde de Nuit, à une demi-longueur devant Talo Biribil. — 4. M. Jacquemin, l'habile entraîneur de M. James Hennessy. — 5. Le jeune jockey J. Jennings qui a su conduire avec beaucoup de tact et de maîtrise Hag to Hag à la victoire.

LES ACCIDENTS D'AÉROPLANES

Quels sont les dangers de l'aéroplane ? La *Vie au Grand Air* s'efforce de tirer une leçon des terribles accidents de ces dernières semaines

A la suite des deux terribles accidents qui sont venus jeter le deuil parmi les aviateurs, nous avons pensé qu'il serait bon d'essayer de tirer un enseignement de ces douloureuses catastrophes. Nous avons posé les questions suivantes aux personnalités les plus compétentes de l'aviation :

1° Les ascensions en aéroplane sont-elles dangereuses ?

2° Quels sont les accidents les plus à redouter ?

3° Quels sont les moyens de les éviter ?

Voici les réponses qui nous sont parvenues :

Santos-Dumont est optimiste

Le premier aviateur de France est convaincu de l'absence de danger.

— Vous me demandez si les ascensions en aéroplane sont dangereuses. Non et non ! Bien entendu, à la condition d'avoir un aéroplane léger, qui ne pourra pas vous écraser, et qu'il soit très soigneusement construit. Il ne faut pas de camelote dans l'aviation.

Il n'y a de vraiment redoutable que le bris de gouvernail ou le déréglage des commandes. Nous nous trouvons là dans le cas d'une auto qui aurait sa direction cassée : c'est grave !

Panne du moteur ? Si vous êtes au-dessus d'une prairie, il n'y a pas de danger du tout. Sur une ville, oui.

Bris d'ailes, ou de suspension ou d'autres organes, cela ne doit pas arriver, l'aéroplane étant comme immobile dans l'air et ne recevant ni chocs, ni cahots.

A. Santos-Dumont.

Dick Farman l'est aussi

C'est aussi l'avis de l'aîné de la famille des Farman.

— Les ascensions en aéroplane ne sont pas dangereuses, si elles sont effectuées sur un terrain tel que l'on puisse atterrir en n'importe quel point, sans danger de briser l'appareil. Le terrain peut être dur ou sablonneux, mais dépourvu de rigoles, de haies, ou de tout autres obstacles ; un bouquet d'arbres peut être aisément évité par le pilote, étant vu facilement, mais les petits obstacles qui ont l'air insignifiants peuvent causer des accidents à l'atterrissage, précisément parce que, à cause de leur peu d'importance, on les voit mal.

Les accidents les plus à redouter sont les atterrissages avec vent sur un mauvais terrain, pour les aviateurs non expérimentés qui atterrissent latéralement par rapport au vent, car alors l'appareil se brise généralement ou capote.

En aviation, on est toujours un peu à la merci des pièces qui peuvent se casser, ceci peut se produire même dans les appareils bien construits ; mais pour en diminuer les chances, il est nécessaire d'avoir des appareils d'une construction très soignée. Pour cette raison également, il est préférable de ne pas s'élever à de trop grandes hauteurs, et les concours d'altitude sont dangereux et inutiles. Quand on peut voler à 10 ou 20 mètres, on peut aussi bien le faire à 500, mais à cette altitude, si un accident se produit, il est beaucoup plus sérieux.

Cette lettre reflète, je crois, les sentiments de mon frère Henry, qui me les a souvent exposés.

Dick Farman.

Gabriel Voisin est pessimiste

Tout autre est l'avis de l'apôtre du biplan.

La réponse que je vais vous donner, va peut-être vous sembler un peu exagérée.

Je subis en ce moment-ci le contre-coup de l'accident arrivé à notre malheureux ami, le capitaine Ferber. J'estime que les expériences d'aviation sont actuellement dangereuses au dernier degré, si ces expériences sont faites sur un mauvais terrain au cours d'un meeting, pendant lequel les organisateurs, poussés par les exigences du public, obligent les malheureux pilotes à sortir dans des conditions infernales, sur des terrains mal préparés, entrecoupés de fossés et peuplés de barricades, avec, en plus de ces dangers, des courants d'air qui varient entre 7 et 12 mètres, rendant impossibles le départ et l'atterrissage dans des terrains la plupart du temps trop petits de quelques centaines de mètres.

Les accidents les plus à redouter sont les accidents mécaniques ; bris d'une partie de l'appareil en l'air à une grande hauteur, déterminant une chute à la suite d'un déséquilibrage.

Les moyens d'éviter les accidents sont bien simples. Nous n'en enregistrerions jamais, si les pilotes restaient raisonnables, s'ils sortaient par un temps choisi, avec un courant d'air relativement faible, surtout si les terrains sont favorables, c'est-à-dire sans obstacles en creux ou en bosses. Mais nous aurons malheureusement encore un grand nombre d'accidents, parce que l'accident revêt toutes les formes : depuis l'accident aérien contre lequel il n'y a rien à faire, jusqu'à l'accident imbécile et inattendu, comme celui qui a tué notre pauvre ami le capitaine Ferber.

A mon avis, nos aviateurs marchent à la mort d'une façon certaine et sûre. Les Latham, les Blériot, les Paulhan, les Rougier qui font de l'altitude, et tant d'autres, sont voués à une fin violente par accident.

Veuillez être assez aimable, Monsieur, pour publier cette longue lettre, sans en omettre une parole. Je voudrais que l'on sente enfin combien le métier d'oiseau est un métier dangereux. Le premier geste à faire pour éviter toutes ces misères, c'est de supprimer les meetings, comme on a supprimé la course à l'époque où on a couru sur la grande route sans préparation au préalable, avec les aléas du passage à niveau, des obstacles imprévus, des mille riens en un mot, qui ont causé la mort de malheureux conducteurs d'automobiles dans Paris-Madrid.

Gabriel Voisin.

Les Conseils de la science

Le commandant Ferrus, que nous saisissons au passage, à à sa sortie de l'Aéro-Club, nous déclare :

— Pour pouvoir faire à vos questions une réponse sérieuse, il faudrait connaître les lois de l'*aérodynamique*, et tout le monde sait que l'aérodynamique est une science qui n'existe pas encore. Par conséquent, tout ce qu'on peut dire sur ce sujet ne signifie pas grand chose. Je vous répondrai donc que sous bénéfice d'inventaire :

1° *Les ascensions en aéroplane sont-elles dangereuses ?*

Elles sont toujours dangereuses, même dans le cas où l'on reste presque au contact du sol, ainsi que vient de le démontrer l'accident de notre malheureux camarade Ferber.

2° *Quels sont les accidents les plus à redouter ?*

Le plus terrible de tous, quoique peut-être le moins redouté, est celui où l'air manque brusquement sous l'appareil. C'est celui auquel songeait Ferber quand il disait :

« Chacun a l'air d'oublier qu'il peut arriver « des moments où les surfaces, se trouvant « engagées sous une vague d'air, ne portent « plus rien et où la pesanteur reprend tous « ses droits. »

Autrement dit : Vous marchez à 50 à l'heure. Arrive une rafale qui marche à 50. Vous êtes exactement dans la même situation que si l'on avait d'un seul coup supprimé les surfaces portantes de votre aéroplane, c'est-à-dire que vous tombez à pic ou à peu près.

Quant aux autres accidents survenus en l'air, ils se valent à peu près tous, et le premier a toujours beaucoup de chance d'être le dernier.

De plus, l'aéroplane le mieux construit est peut-être le plus dangereux de tous, car c'est celui où chaque élément concourt également à la solidité de l'ensemble, et où, par suite, la rupture d'un seul fil entraîne la dislocation de tout l'appareil, comme dans une roue de bicyclette extra-légère.

C'est la larme batavique, qui résiste jusqu'à ce qu'elle casse en tous ses points à la fois.

3° *Quels sont les moyens d'éviter les accidents ?*

Dans le cas de la rafale venant de l'arrière, dont parlait Ferber, il n'y a qu'à imiter Arlequin tombant de son clocher et à prier Dieu que ça dure.

En ce qui concerne les autres accidents, il faudrait, pour avoir quelques chances de s'en garantir, ne s'enlever que par un calme absolument plat, sur un terrain parfaitement nivelé, avec un appareil éprouvé et bien vérifié, et ne pas avoir la déveine.

Bien entendu, il faut être jeune et avoir appris son métier le mieux possible, c'est-à-dire avoir fait comme Farman qu'on peut considérer comme le modèle du genre. Or, Farman a successivement couru et gagné à bicyclette, à tandem, en automobile : c'est un artiste en son genre. Ce qui semble démontrer que son système est bon, c'est qu'il n'a eu pour ainsi dire aucun accroc en aéroplane.

Je ne parle pas des procédés de dressage employés par les frères Wright qui sont, à mon avis, des hommes tout à fait extraordinaires, et par cela même, difficiles à imiter.

Si je ne craignais pas d'être taxé d'esprit rétrograde je dirais que, tant pour perfectionner les appareils que pour former les aviateurs, il faudrait employer des appareils à très grande surface et les étudier dans un endroit comme la Galerie des Machines, qui constituait, pour un laboratoire d'aviation, un local unique au monde et que l'on vient de détruire stupidement au moment même où elle devenait indispensable.

A défaut de la Galerie des Machines, dont la destruction constitue une perte irréparable, on pourrait peut-être reprendre l'étude des aéroplanes et le dressage des aviateurs, mais dans des conditions beaucoup moins bonnes, avec un pylône analogue à celui que Ferber avait construit à Nice. C'est un procédé qui rappellerait celui que l'on emploie quelquefois dans les cirques pour commencer le dressage des écuyères de panneau.

En résumé, je pense que si l'on n'opère pas à coups de millions, avec une prudence énorme et avec une méthode parfaite, on ne fera progresser l'aviation qu'à force d'accidents d'hommes et d'appareils. Je suis d'ailleurs persuadé que les aviateurs ont eu jusqu'ici une chance invraisemblable, mais cette période de chance a bien l'air d'être définitivement close,

La voix de la prudence

Soyons prudent, dit Maurice Farman, dont le premier vol fut précisément un prodige d'imprudence :

— Je reçois votre lettre du 24 septembre et réponds à votre questionnaire :

1° Il est évident que les expériences d'aéroplanes sont dangereuses, en ce sens que chaque erreur de manœuvre, ou chaque arrêt de moteur, au défaut de construction, entraîne une chute qui est plus ou moins grave, suivant l'altitude et la nature du sol à l'atterrissage.

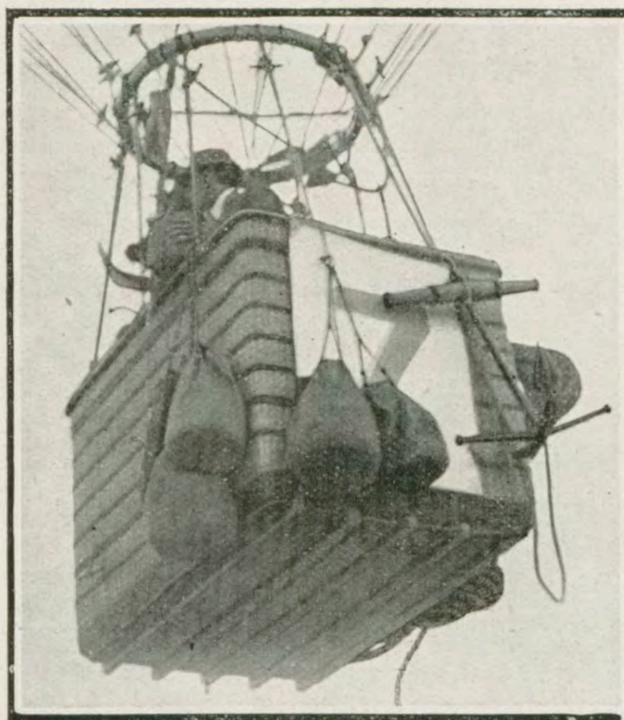
2° Les accidents les plus à redouter sont l'atterrissage, ou dans le cas où on ne s'élève pas suffisamment, le passage des obstacles.

3° Quant aux moyens d'éviter les accidents, à mon avis, il n'y en a qu'un, c'est d'être excessivement prudent, et d'employer une méthode progressive.

Maurice Farman.

Puissent les aviateurs de demain tenir compte de ces excellents conseils dont nous donnerons la suite dans notre prochain numéro.

LE GRAND PRIX DE L'AÉRO-CLUB



Le départ de l'*Imprévu*.

L'Imprévu (*1600 mc.*), *à M. Léon Barthou, qu'accompagnait notre collaborateur François Peyrey, a atterri à Aigues-Vives, près de Nîmes, le lundi à 1 heure, après un délicieux voyage.*

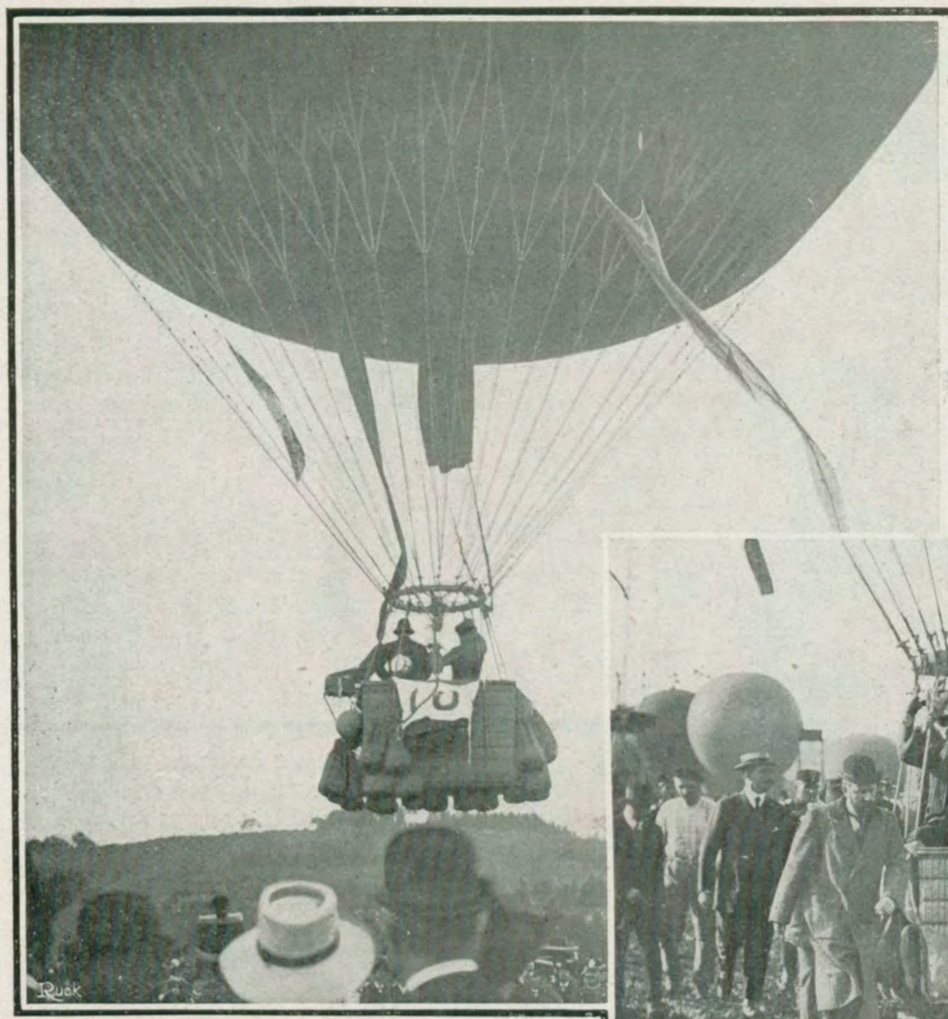
L'Aéro-Club N° 5.

*M. Pierre Gasnier, à bord de l'*Aéro-Club N° 5 (*900 mc.*), *a gagné le concours d'atterrissage, descendant avec une remarquable précision à 600 mètres du point fixé, au sud de Melun.*

Le vainqueur Georges Blanchet et la région d'atterrissage.

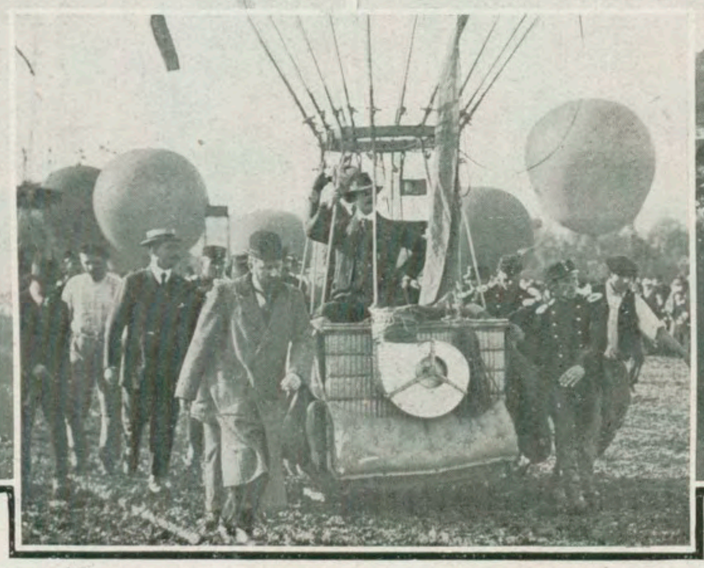
Le Grand Prix de l'Aéro-Club de France, concours de distance, est revenu pour la seconde fois consécutive à Georges Blanchet, montant le Geneviève (*1600 mètres cubes*) *descendu le lundi, à 1 heure, à Saint-Louis-du-Rhône. La carte ci-dessus montre les difficultés qu'eurent à surmonter les aéronautes pour atterrir dans cette région où il y a plus d'eau que de terre. Les numéros indiquent les points d'atterrissage : 13,* Geneviève (*G. Blanchet*) *; 14,* Almanzor (*G. Suzor*) *; 17,* Osmanli (*E. Barbotte*) *; 20,* Quo Vadis (*Schelcher*) *; 5,* Abeille (*Mautin*) *; 16,* Centaure (*J. Dubois*) *; 11,* Anjou (*Cormier*) *; 18,* Austerlitz (*Duthu*) *; 7,* L'Imprévu (*Léon Barthou*).

LA COUPE GORDON-BENNETT



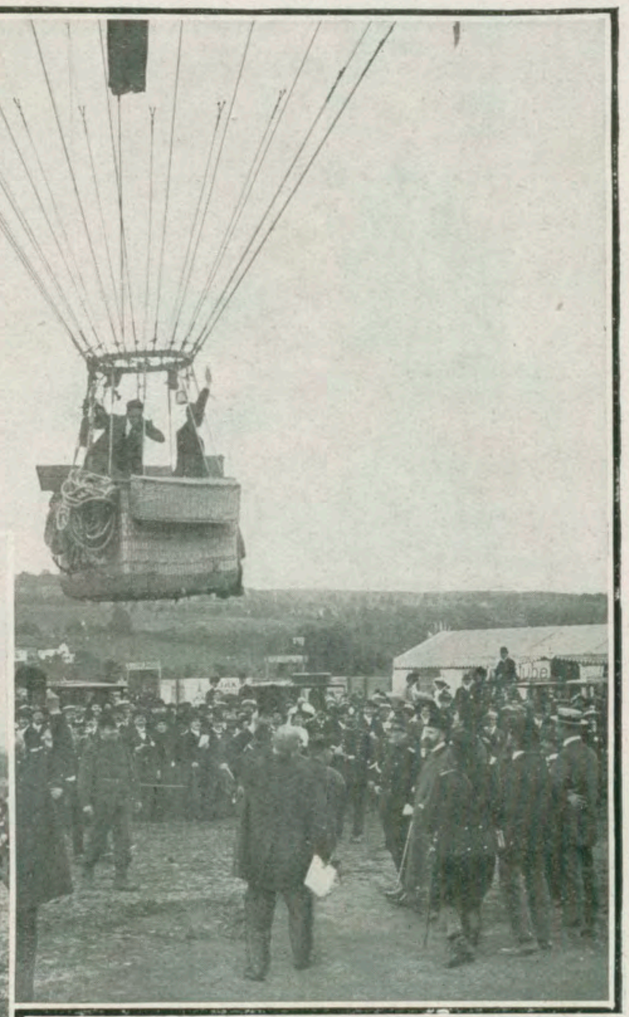
Picardie.

Picardie, *à M. Bienaimé, passager M. Jean de Francia, un des trois représentants de la France, a atterri lundi à Neustadt (Silésie).*



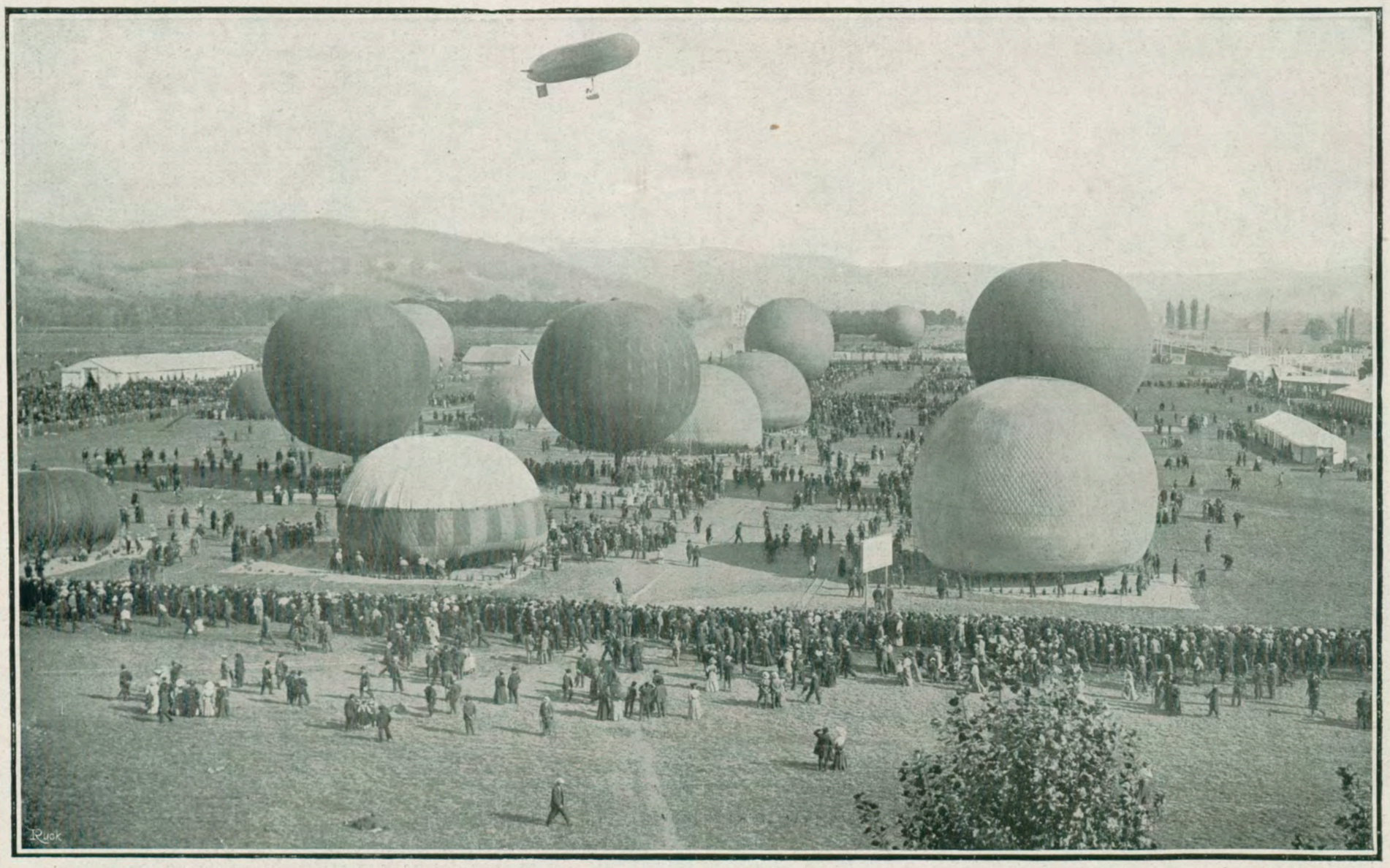
Le vainqueur, *Ile de France*.

Monté par Alfred Leblanc et Jean Delebecque.



Condor.

Piloté par Emile Dubonnet qu'accompagnait M Pierre Dupont. Il est descendu à Neudorf (Silésie).



Aspect général du terrain de départ.

La Coupe Gordon-Bennett s'est disputée pour la quatrième fois dimanche dernier. Le départ fut donné à Zurich. Elle fut l'occasion d'un superbe meeting auquel 47 sphériques participèrent, pendant que le dirigeable Parseval *décrivait au-dessus de l'aérodrome de nombreuses évolutions.*

A PARTIR DU VENDREDI 12 NOVEMBRE, A 3 HEURES

LES VENDREDIS DE FEMINA

24 Conférences littéraires et artistiques sur

La FEMME d'AUJOURD'HUI

CE QU'ELLE est :: :: :: :: doit être :: :: doit connaître

(Toutes ces Conférences peuvent être entendues par les jeunes filles)

NOVEMBRE

M. Marcel PRÉVOST,
de l'Académie française,

PARLERA DE SON ÉDUCATION MORALE :: :: :: MONDAINE, SOCIALE :: :: ::

DÉCEMBRE

M. Reynaldo HAHN,

PARLERA DE SON ÉDUCATION MUSICALE

JANVIER

M. Henry ROUJON,
de l'Académie des Beaux-Arts,

PARLERA DE SON ÉDUCATION ARTISTIQUE

FÉVRIER

M. Abel BONNARD,

PARLERA DE SON ÉDUCATION LITTÉRAIRE :: :: :: ET POÉTIQUE :: :: ::

MARS

M. le Dr Maurice de FLEURY,
de l'Académie de Médecine,

PARLERA DE SON HYGIÈNE

AVRIL

Mme Georgette LEBLANC-MÆTERLINCK,

PARLERA DE SON ÉDUCATION ESTHÉTIQUE

En MAI, deux séries de Conférences sur *l'éducation scientifique* et sur l'étude des *droits de la femme* seront faites par des conférenciers dont les noms seront donnés ultérieurement.

AUDITIONS

Les meilleurs Artistes de Paris se feront entendre au cours de ces Conférences

Citons parmi eux :

MESDAMES	MESDAMES	MESDAMES	MESSSIEURS
BARTET	SUZANNE DESPRÉS	LUCIENNE BREVAL	MOUNET-SULLY
SEGOND-WEBER	CORA LAPARCERIE-RICHEPIN	DE NUOVINA	DE FÉRAUDY
MARIE LECONTE	MARTHE RÉGNIER	GUIRAUDON-CAIN	SILVAIN
CÉCILE SOREL	BERTHE BADY	BORGO	DE MAX
GÉNIAT	ANDRÉE MÉGARD	VALLANDRI	DELMAS
SUZANNE DEVOYOD	EVE LAVALLIÈRE	LAUTE-BRUN	SALIGNAC
MARTHE BRANDÈS		MARTYL	IMBART DE LA TOUR
etc.	etc.	etc.	etc.

PRIX DES PLACES { **Fauteuil . .. . 4 fr.** / **Place de Loge.. .. .. 5 fr.** } Droit des pauvres compris. — Location sans augmentation de prix.

PRIX DES ABONNEMENTS

24 Conférences	Fauteuil	**75** fr.	(*au lieu de* **96** fr.)	On peut numéroter son fauteuil en s'inscrivant pour les 24 Conférences. — Les souscripteurs aux 12 Conférences peuvent faire numéroter leur place jusqu'au Mardi :: :: .:
	Loge.	**100** fr.	— **120** fr.)	
12 Conférences *(au choix)*	Fauteuil	**40** fr.	— **48** fr.)	
	Loge	**55** fr.	— **60** fr.)	

LES GALAS SPORTIFS DE LA *Vie au Grand Air*

A PARTIR du mois de Novembre prochain, la **VIE AU GRAND AIR** organisera, deux fois par mois, le *dimanche soir, à 9 heures,* aux dates indiquées ci-dessous :

DOUZE GALAS SPORTIFS

consacrés à chacun des Sports qui obtiennent aujourd'hui les faveurs du public.

L'Aviation, les diverses manifestations de l'**Athlétisme** et de l'**Hippisme** feront l'objet de ces Galas, pour lesquels la **VIE AU GRAND AIR** s'est assurée la collaboration et le concours des plus hautes personnalités du monde sportif, et qui offriront un spectacle extrêmement varié : *démonstrations,* par des champions réputés, *projections, cinématographe, conférences,* etc.

Les journaux quotidiens et nos publications donneront prochainement des détails plus complets sur les Galas sportifs de la ***Vie au Grand Air.***

PRIX DES PLACES :

Fauteuils. **3** francs
Loges . . **4** francs
} *Droit des Pauvres compris*

LOCATION SANS AUGMENTATION DE PRIX

DATES DES GALAS SPORTIFS :

Novembre .	14 - 28	*Février* . .	13 - 27
Décembre .	12 - 26	*Mars* . . .	6 - 20
Janvier . .	16 - 30	*Avril* . . .	10 - 24

THÉATRE FEMINA

LE THÉATRE FEMINA PEUT ÊTRE LOUÉ PAR DES PARTICULIERS

La Salle du *Théâtre Femina* est incontestablement la plus coquette et la plus confortable de Paris. Sa décoration est des plus luxueuses. Elle comprend 600 places, dont 450 assises, se décomposant ainsi : 300 fauteuils, 6 avant-scènes, 28 loges.

L'inclinaison très accentuée du plancher de l'orchestre permet de voir de toutes les places. Le public a aussi à sa disposition :

o o **UN GRAND FOYER** o o
o o o o **UN FUMOIR** o o o o
DES LAVABOS-TOILETTES
UN BAR QUI FONCTIONNE
o o o **TOUS LES SOIRS** o o o

Un système de ventilation perfectionné maintient une température constante

PHOTOGRAPHIE D'ART FEMINA

LA Photographie d'Art FEMINA *n'est pas,* comme quelques personnes pourraient encore le croire, exclusivement réservée aux journaux et éditions Pierre Lafitte et Cie.

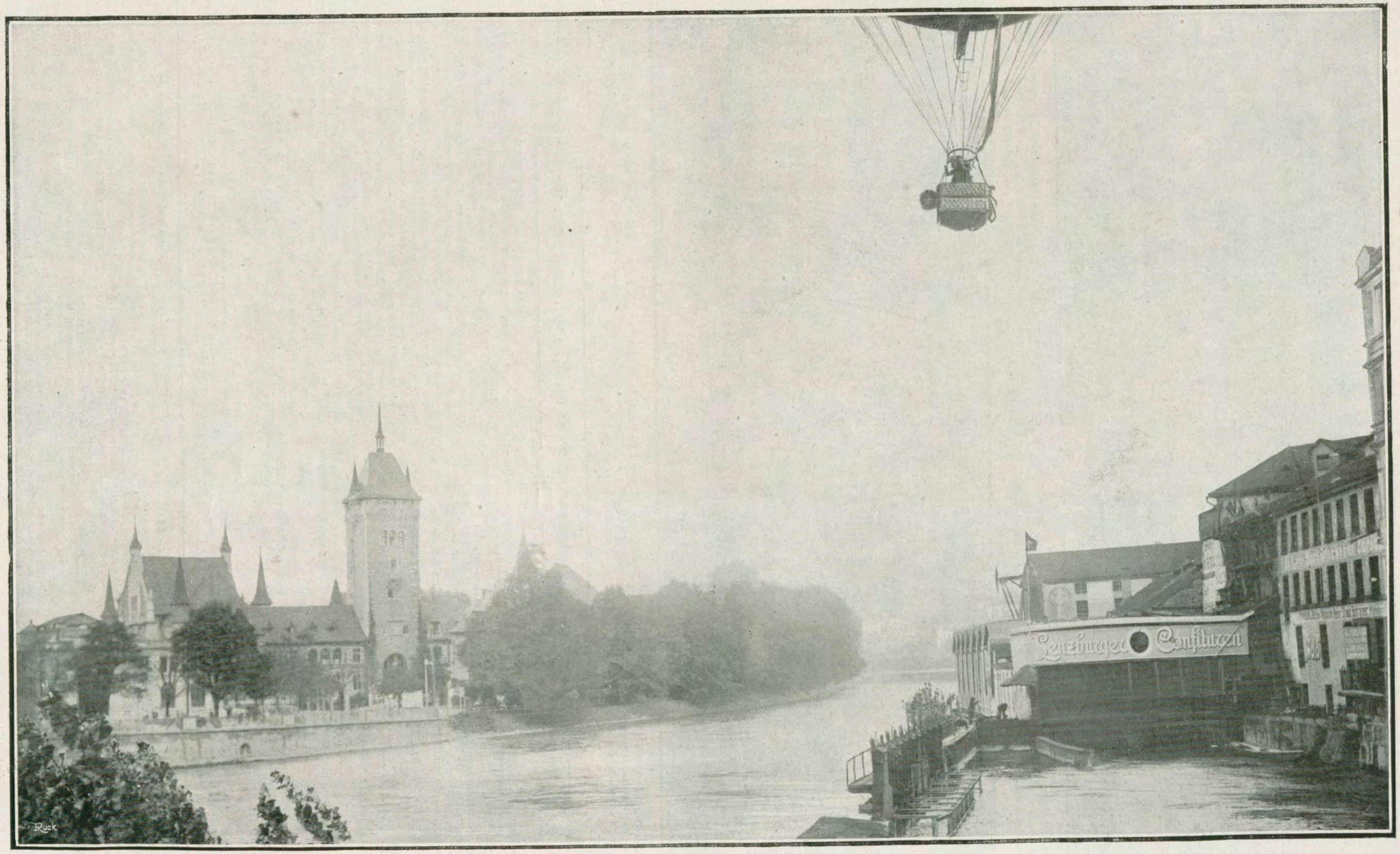
C'est l'expression la plus moderne de la grande Photographie artistique et industrielle. Tous les procédés d'art y sont pratiqués. Il n'est pas de portrait qu'on n'y puisse obtenir, depuis la douzaine de cartes à prix très modéré, jusqu'aux pastels, sanguines, pointes sèches ou portraits à l'huile exécutés d'après des photographies par des prix de Rome.

Ajoutons que les opérations ont lieu par tous les temps et même le soir, et qu'une grande spécialité de la Photographie FEMINA, et où elle a acquis une expérience indiscutable, est la photographie au dehors. (Très beaux portraits d'intérieur, bals costumés, mariages, etc...)

Imprimerie Pierre Laffite et Cie

La Vie au Grand Air

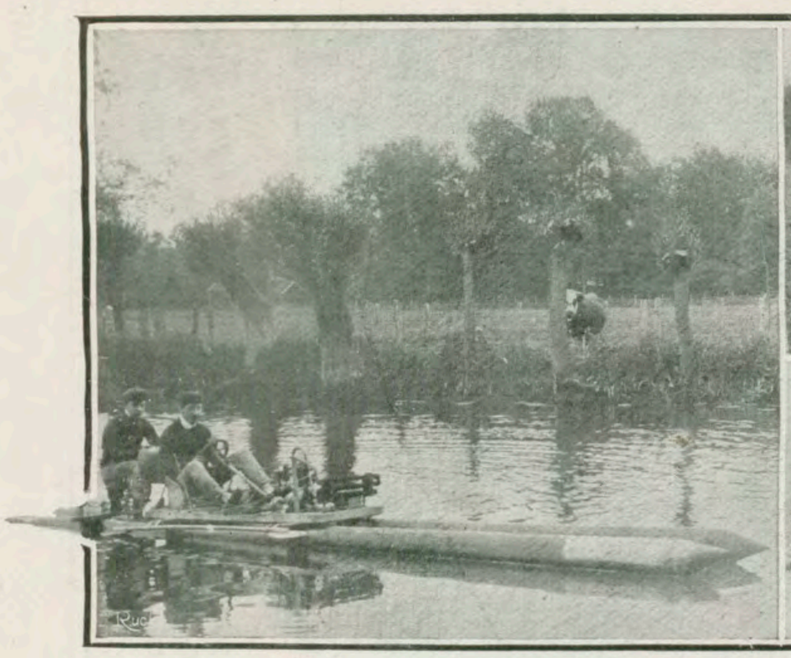
LA COUPE GORDON-BENNETT DES BALLONS



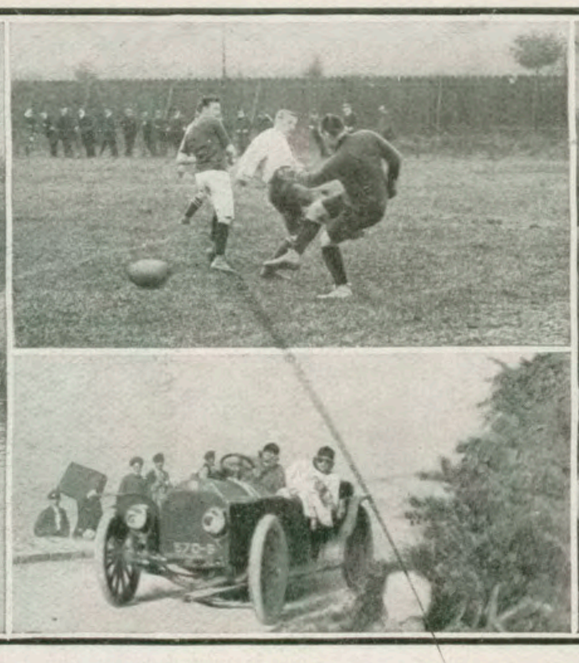
L'*AMERIKA II* PASSE AU-DESSUS DE ZURICH

Dix-sept ballons prirent part à la quatrième Coupe Gordon-Bennett, représentant la France, l'Italie, la Suisse, l'Allemagne, l'Autriche, l'Angleterre, la Belgique. Trois n'ont pas été gonflés : ceux du champion italien Usuelli et des deux représentants de l'Espagne, Oelli et Salvetaria. L'un d'eux est arrivé en retard et l'autre n'était pas de nationalité espagnole. La France était représentée par Alfred Leblanc, Bienaimé et Emile Dubonnet. Le colonel Schaek, gagnant de l'année dernière, est parti le dernier avec son ballon Helvetia. *La pluie continuelle a forcé nombre de concurrents à descendre dès la première journée en Silésie ou en Bohême. Le gagnant, sous réserve de vérification, est Alfred Leblanc, descendu à Also Kubin (Hongrie).*

LE CARNET DU SPORTSMAN



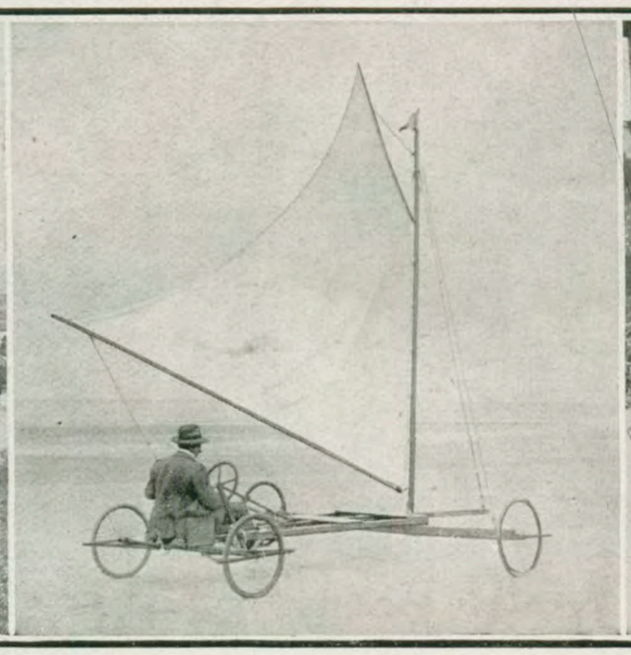
Glisseur construit avec un vieux moteur de tricycle, par M. Bonneau, d'Evreux. La vitesse maxima atteinte est de 15 kilomètres à l'heure, sur eau calme.



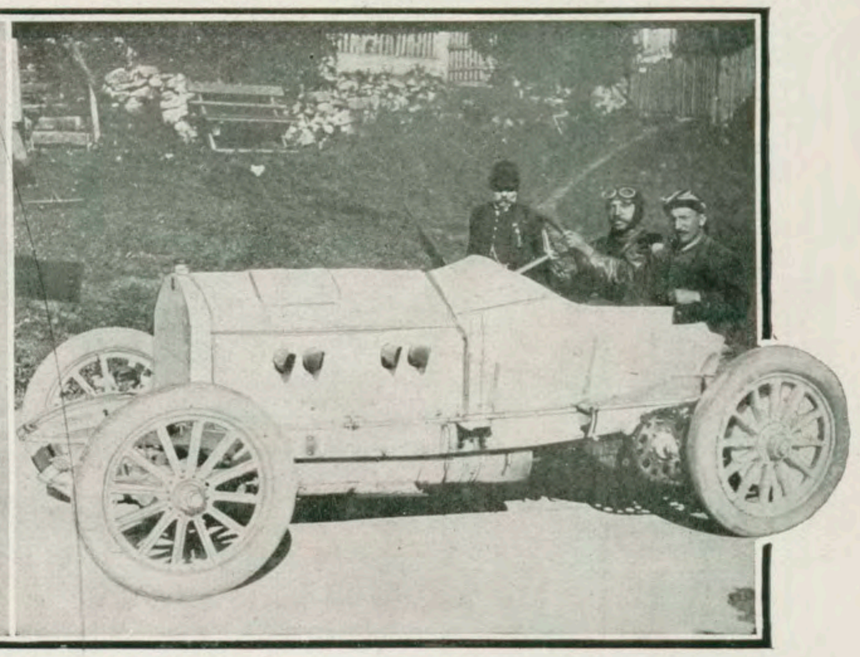
En haut. Beau dégage les buts du C.A.P. au match C.A.P.-Bohême, que gagna cette dernière. En bas, De Pinaud gagne la course de côte d'Igueldo.

Le groupe des jeunes sportsmen vierzonnais qui prirent part à la course du « Tour de Vierzon ». Le gagnant est, dans notre photographie, surmontée d'une croix.

Un déménagement bien moderne ; un camion automobile remorque sur les grandes routes une voiture de déménagement lourdement chargée.



Il était de mode, cet été, sur les plages de construire des légers quadricycles allant à la voile. Voici un des modèles les plus réussis.



Saltzer, le chauffeur bien connu, qui vient de remporter la course de côte du Semmering qui a lieu tous les ans en Autriche vers le mois de septembre.

Principaux résultats sportifs du 22 sept. au 3 octobre

AÉRONAUTIQUE

DIMANCHE 26 SEPTEMBRE. — *Le Grand Prix de l'Aéro-Club de France* (concours d'atterrissage) : 1. Georges Blanchet (*Genevieve*, 1.600 mètres cubes, à Port-Saint-Louis-du-Rhône; 2. André Schelcher (*Quo Vadis*, 1 200 mètres cubes), en Camargue (Bouches-du-Rhône); 3. André Mautin (*Abeille*, 1.600 mètres cubes), en Camargue (Bouches-du-Rhône).

LUNDI 27 SEPTEMBRE. — Johannisthal Flugplatz. — Latham à une vitesse de 90 kilomètres à l'heure et à une hauteur de 170 mètres, vole du parc militaire de Tempelhof à l'aérodrome de Johannisthal.

VENDREDI 1er OCTOBRE. — Johannisthal. — Rougier couvre 130 kilomètres, en 2 h. 41 m. 50 s.

DIMANCHE 3 OCTOBRE. — *Le meeting d'Aviation de Berlin* (classement officiel).

Prix de la Distance. — 1. Rougier, 130 kilomètres ; 2. Latham, 82 kilom. 500; 3. Henry Farman, 80 kilom. 090.

Prix de la Vitesse (20 kilomètres). — 1. Latham, 18 m. 46 s. 3/5; 2. Farman, 22 m. 30 s. ; 3. De Caters, 22 m. 47 s. 4/5.

Prix de l'Altitude. — 1. Rougier, 158 mètres; 2. Latham, 85 mètres.

AUTOMOBILE

DIMANCHE 3 OCTOBRE. — *La course de côte de Gaillon*. — *Vitesse* (voitures type Grand Prix 1908) : 1. Bablot, 28 s. 2/5.

Voiturettes type Grand Prix : 1. Guippone, 46 s. 1/5 ; 2. Collomb, 57 s.; 3. Crespelle, 59 s. 2/5.

Voitures (voitures monocylindriques ou à 2 cylindres de plus de 100 millimètres d'alésage) : 1. Sizaire, 1 m. 10 s. 3/5; 2. Lebrun, 1 m. 35 s. 2/5; 3. Lezica, 1 m. 42 s.

Voitures 6 cylindres de 113 à 120 d'alésage : 1. Bohn, en 51 s.

Touristes (motocyclette 1/4 de litre) : 1. Vilbois, 1 m. 27 s. 2/5.

Tricars : 1. Lacour, 2 m. 1 s.

CYCLISME

DIMANCHE 26 SEPTEMBRE. — *Paris-Tours* (248 kilomètres) : 1. Lapize, en 7 h. 53 m., 2. Ménager, à une longueur et demie; 3. Tribouillard, en 7 m. 56 s.

HIPPISME

MERCREDI 22 SEPTEMBRE. — Maisons-Laffitte. — *La Coupe d'or* (2.000 mètres, 30.000 francs et un objet d'art de la valeur de 10.000 francs) ; 1. Syphon, à M. J. A. de Saavedra (M. Barat) ; 2. Duc d'Albe, à trois longueurs : 3. Pierre Benite, à deux longueurs. P. M. : gag., 242 fr. 50 ; pl., 65 fr. 50, 36 francs, 78 fr. 50.

Handicap de la Seine. — (3.200 mètres, 25.000 francs) : 1. Loulia, à M. M. Marghiloman (J. Kellett ; 2. Chamœrops à une encolure ; 3. Lovelace à deux longueurs et demie. P. M. : gag., 100 francs ; pl., 25 fr. 50, 15 fr. 50, 20 fr. 50.

JEUDI 23 SEPTEMBRE. — Saint-Ouen. — *Prix Fragoletto* (3 400 mètres, 10.000 francs) ; 1. Diadoque, à M. R. Bally (G. Parfrement) ; 2. Saint-Léonard, à une longueur et demie ; 3. Rouvrou, à une encolure. P. M. : gag., 49 francs ; pl., 16 fr. 50 24 francs, 23 francs.

VENDREDI 24 SEPTEMBRE. — Maisons-Laffitte. — *Critérium de Maisons-Laffitte* (1.200 mètres, 20.000 francs) ; 1. Nuage, à Mme N. G. Cheremeteff (Ch. Childs) ; 2. Marsa, à trois longueurs ; 3. Ramesseum, à une encolure. P. M. : gag., 31 francs ; pl., 13 francs, 14 francs, 19 francs.

DIMANCHE 26 SEPTEMBRE. — Longchamp. — *Prix Vermeille* (2.400 mètres, 40.000 francs) : 1. Ronde de Nuit, à M. J. de Bremond (Milton Henry) ; 2. Messaouda, à deux longueurs ; 3. Rose de Flandre, à une longueur. P. M. : gag , 65 fr. 50; pl., 37 francs, 19 fr. 50.

JEUDI 30 SEPTEMBRE. — Maisons-Laffitte. — *Prix Eclipse* (1 600 mètres, 20.000 francs) : 1. M'Amour, à M. Alfred Drummer (G. Clout) ; 2. Long Set, à trois quarts de longueur ; 3. Cockfield, à une longueur. P. M. : gagn., 47 fr. 50 ; pl , 20 fr. 50, 36 fr. 50, 37 francs.

VENDREDI 1er OCTOBRE. — Saint-Ouen. — *Steeple-Chase de trois ans* (3.000 mètres, 20 000 francs) : 1. Monticello, à M. D. Kélékian (Bourdalé) ; 2. Le Thorion, à quatre longueurs ; 3. Daudet, à six longueurs. P. M. : gag., 134 fr. 50; pl., 39 francs, 25 francs, 138 fr. 50.

SAMEDI 2 OCTOBRE. — Longchamp. — *Critérium international* (1.100 mètres, 25.000 francs) : 1. Marsa, à M. Edmond Blanc (G. Stern) ; 2 Ramesseum, à une tête ; 3. Magali, à une tête. P. M. : gag., 63 francs ; pl., 15 fr. 50, 13 fr. 50, 15 fr. 50.

DIMANCHE 3 OCTOBRE. — Longchamp. — *Prix du Conseil Municipal* (2.400 mètres, 100.000 francs) : 1. Hag to Hag, à M. James Hennessy (J. Jennings) ; 2 Ronde de Nuit, à deux longueurs ; 3. Talo Biribil, à une demi-longueur. P. M. : gag., 660 francs, pl., 140 fr. 50, 28 francs, 37 fr. 50.

Les Galas sportifs de la *Vie au Grand Air*.

Nous avons déjà annoncé que, cet hiver, nous organiserions des soirées sportives au théâtre *Femina*. Ces galas que nous sommes en train de préparer, tant pour leur originalité que pour l'intérêt qu'ils présenteront, seront suivis par tous les sportsmen avec la même ferveur que les autres spectacles donnés dans notre coquette salle.

Nous sommes certains que cette innovation remportera le succès qu'elle mérite. Jusqu'ici le public a surtout été convié à assister à des performances, à des matches, jamais on n'a essayé de lui prouver que le sport avait sa philosophie, que les athlètes avaient leur psychologie. C'est ce que nous nous efforcerons de démontrer. Conférences, exhibitions, démonstrations, cinématographe, comparaison du sport en France avec le sport à l'étranger, tels seront les moyens que nous emploierons pour parvenir au but que nous nous sommes proposé.

Nous serons reconnaissants à nos lecteurs de nous dire quels sujets ils préféreraient voir traiter et sous quelle forme. Nous remercions ceux qui, répondant à notre premier appel, nous ont déjà envoyé des idées ingénieuses que nous réaliserons sans nul doute.

Nous voulons, en effet, que les galas sportifs de la *Vie au Grand Air* ne constituent pas seulement un spectacle. Nous désirons également qu'ils nous permettent de former un lien qui unira nos lecteurs à la rédaction de leur revue sportive préférée. C'est pourquoi nous leur serons reconnaissants de nous accorder leur collaboration.

PIERRE LAFITTE ET Cie.

Sommaire du n° d'octobre de *Fermes et Châteaux*.

Au Grand Air	CUNISSET-CARNOT.
Semis à la volée ou semis en ligne.	E. ODORIN.
Le Concours hippique du Touquet.	
L'élevage, entreprise commerciale.	P. MESSIER.
La Chasse du lièvre au chien courant.	CASTELNAU-FIGEAC.
Le Paon	JEAN RAYMOND.
Le Château de Dampierre	PAUL D'ESTRÉE.
Le Cheval de trait anglais.	G. HOROWITZ.
Boîtes à Fauves et Sentiers d'Assommoir.	LUSSIGNY.
Le nouveau Golf de Chantilly. Le nouveau Golf de Fontainebleau.	
Les Champignons	HUBERT.
La culture de la Truite.	JHO-PALE.

MA RENTRÉE DANS LE RING

Par JAMES J. JEFFRIES

Le célèbre champion de boxe, James J. Jeffries, a bien voulu nous donner cet article où il parle de sa rentrée dans le ring et où il donne son opinion sur les combattants actuels

Depuis cinq ans, je lis régulièrement la *Vie au Grand Air*. Je considère que c'est l'un des plus grands, sinon le plus grand magazine sportif illustré du monde. C'est pourquoi je suis trop heureux d'y publier un article. Je m'efforcerai de mettre fin aux polémiques que des journalistes à court de copie ont engagées sur ma rentrée dans le ring et mon match avec Johnson.

En Amérique surtout, il ne se passe pas de semaine que de multiples articles paraissent, où les uns prétendent que j'ai peur de Johnson (comme si un Américain pouvait avoir peur d'un nègre), où les autres assurent que Johnson sera battu avec la plus grande facilité.

J'aime autant vous dire tout de suite que je me désintéresse absolument des critiques, des attaques et des éloges. J'ai ma conscience pour moi, Cela me suffit. Je veux rencontrer Johnson et lui donner une correction telle, que je ferai disparaître pour longtemps chez ses frères de couleur, l'envie de devenir champion du monde.

Mes adversaires auraient sans doute voulu que le lendemain du combat Jack Johnson-Tommy Burns, je sorte de ma retraite et proclame partout :

— Johnson a été vainqueur, c'est un nègre! La semaine prochaine je veux le rencontrer.

Outre que Jack Johnson aurait refusé, je ne pouvais pas, cinq ans après avoir quitté le ring, y remonter sans le moindre entraînement. J'avais pris du ventre, il fallait le faire tomber, j'y suis parvenu. Il allait recouvrer le souffle qui, forcément, m'avait abandonné; ceux qui m'ont vu à l'entraînement se sont aperçu que maintenant je pouvais faire du saut à la corde pendant plus d'une demi-heure sans être essoufflé. Il fallait que je reprenne la vie active qui n'a pas beaucoup de rapport avec celle de gentleman-farmer que je menais.

J'ai d'abord demandé un délai de six mois pour me mettre en forme. Puis j'en ai réclamé un nouveau et j'espère pouvoir rencontrer Jack Johnson vers le mois de mars. Sans considérer le nègre comme appartenant à la classe des boxeurs du passé, je lui reconnais cependant une valeur qui m'oblige à ne rien négliger pour arriver à le battre. Du moment que je consens à remonter sur le ring, c'est pour vaincre. Par conséquent, je ne matcherai que le jour où je serai parvenu au summum de ma condition. Je ne veux pas triompher aux points de Johnson, je veux l'écraser.

Il est naturel que pour une aussi rude partie — rude, non point à cause de la valeur de Johnson, mais en raison du travail que j'ai dû fournir et que je fournirai encore, — je désire ne boxer que pour une bourse qui en vaille la peine. Je ne crois pas me vanter beaucoup en prétendant que je vaux mieux que Tommy Burns. Or, il a touché 150.000 francs quand il a rencontré le nègre. Je ne pense pas outrepasser mes droits en demandant davantage et je crois que je ferai meilleure figure que lui.

D'ailleurs à ce sujet, je vais raconter une récente anecdote arrivée à Burns qui prouve qu'il n'a pas abandonné ses prétentions.

La fatuité de Tommy Burns. On lui avait câblé de Londres, l'autre jour, pour lui demander s'il consentirait à faire un combat contre Sam Langford. A quelles conditions matcherait-il ? Quelques jours après il envoyait sa réponse :

— 50.000 francs vainqueur, perdant ou match nul.

Les organisateurs furent un peu étonnés de cette demande. Ils crurent n'avoir pas bien compris. Ils câblèrent à nouveau.

— Puisqu'il en est ainsi, maintenant, je vous demande 60.000 francs, répondit Burns.

Les impresarii de Londres firent contre fortune bon cœur et préférèrent s'amuser du pugiliste outrecuidant.

Le célèbre boxeur J. Jeffries.

Nos collaborateurs Jacques Mortane et H. Dispan, demandent à Jeffries de bien vouloir écrire un article pour la Vie au Grand Air.

— Nous ne vous donnerons pas 60.000 francs, lui télégraphièrent-ils, mais, si vous le désirez, nous tenons à votre disposition des adresses de docteurs spécialistes.

Tommy Burns n'a plus donné de ses nouvelles. On voit, d'après cette petite histoire, que la correction que lui a infligé Jack Johnson n'a nullement abattu sa vanité et qu'il s'imagine toujours être capable de demander des bourses de véritable champion.

L'illusion est une belle chose!

Les champions d'aujourd'hui. Tommy Burns a eu le tort, au point de vue sportif, de vouloir passer au tout premier rang, alors qu'il n'en avait pas l'envergure. Il est vrai qu'au point de vue commercial, il a merveilleusement mené sa barque. Mais est-ce là l'unique objectif de l'homme qui monte sur le ring ?

Du jour au lendemain, Burns est devenu champion du monde sans en avoir le moindre droit, alors que j'étais encore détenteur du titre. De ce jour, j'ai bien pensé que je devrais sortir de ma retraite pour reprendre mon bien, lorsque Burns l'aurait perdu.

Cet homme n'avait dans son record, aucune performance lui permettant d'arriver au titre suprême qu'envie tout combattant. Il n'a jamais remporté de victoire sensationnelle sur un boxeur de réelle valeur. Le seul talent qu'il possédait, résidait dans sa façon de choisir ses adversaires. Lorsqu'il a rencontré des pugilistes sinon supérieurs, tout au moins de classe honorable, il a été battu. Tel son match avec Jack Twin Sullivan, beaucoup plus léger que lui.

Les champions d'autrefois comme Jem Mace, Jack Sullivan, Robert Fitzsimmons, James Corbett, Tom Sharkey et moi, nous avons eu une folle envie de rire, lorsque nous avons su que le petit Tommy était champion du monde.

Nous savons que les meilleurs hommes d'aujourd'hui n'auraient jamais réussi à s'imposer à l'attention des sportsmen, il y a sept ou huit ans. Cependant il est des boxeurs qui feraient mieux de gagner gentiment leur existence, sans chercher à monter sur un piédestal sur lequel ils ne peuvent trouver leur centre de gravité. Tommy Burns a voulu s'y élever, mais il y était gauche, mal à son aise, n'ayant pas les épaules nécessaires pour supporter ce poids écrasant, ne possédant pas la qualité suffisante pour succéder aux hommes dont le nom est inscrit sur le glorieux palmarès.

Toutefois le franco-canadien possède un avantage sur Jack Johnson. Il est scientifique, adroit et courageux. Mais il est vraiment trop petit pour un champion des poids lourds. Le nègre, lui, a la taille et le poids pour lui, mais il n'a pas la science. Etudiez son record, il ne vous apprendra rien d'extraordinaire. A-t-il remporté des victoires convaincantes ? Non. Son plus beau succès est celui qu'il a remporté sur Tommy Burns. Cela ne suffit pas pour faire un champion, certes non.

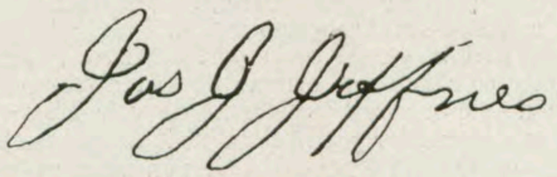
De mon temps, Jack Johnson aurait été un homme de troisième ordre sans plus. Il n'aurait pas existé devant au moins dix boxeurs : Corbett, Fitzsimmons, Sharkey, Gus Ruhlin, Peter Jackson, Munroe, Dan Creedon, moi et d'autres encore.

Il est certain qu'aujourd'hui les poids lourds de valeur sont bien rares. Qu'y a-t-il? Jack Johnson, Sam Langford, Tommy Burns, Joe Jeannette, Sam Mac Vea, Jim Barry, Al Kaufmann. Or, tous, à part Sam Langford, sont barrés par Johnson et Burns, c'est vous dire ce que j'en pense. Joe Jeannette serait peut-être le seul qui pourrait prétendre à une belle situation : il a la finesse, la science, l'énergie, mais il ne frappe pas assez fort.

Sam Langford n'a qu'un défaut : il est un peu léger et pas assez sérieux. Il ne s'entraîne pas avec le courage que nous y mettions de notre temps. Il a tort, car c'est un homme. Je lui reproche aussi sa couleur : il est nègre.

L'homme qui, à l'heure actuelle, est à mon avis le plus redoutable, le plus digne du titre de champion est Stanley Ketchell. C'est un véritable boxeur. Il a toutes les qualités requises. Mais ce n'est qu'un poids moyen. Il veut passer dans la catégorie des poids lourds et renouveler l'exploit de Robert Fitzsimmons, car il ne trouve plus d'adversaires dignes de lui dans les middle-weight. L'avenir nous apprendra s'il a eu raison. Je l'espère, car il est le plus digne d'arriver. La *Vie au Grand Air* m'a demandé de donner mon opinion sur Willie Lewis, welle ter-weight qui est, paraît-il, l'idole des Français et qui a publié à la maison Pierre Lafitte, un traité de boxe américaine, précieux tant par sa clarté que par sa précision (1). Willie Lewis appartient à une catégorie bâtarde : trop lourd pour les poids légers, trop léger pour les poids moyens. C'est un excellent petit boxeur, la science faite homme.

Gloire à Paris. J'arrive au bout de mon article, mais je ne veux pas le terminer avant de déclarer la satisfaction que j'éprouve à me trouver en ce moment en France. Si je ne craignais pas de me laisser tenter par ses plaisirs, j'y resterais longtemps, mais il vaut mieux pour moi que je retourne en Amérique pour parfaire ma forme. Soyez certains que je reviendrai à Paris bientôt et j'espère que ce sera avec le titre de champion du monde repris au nègre!



(1) *La Boxe*. Traité pratique et complet, par JACQUES MORTANE et ANDRÉ LINVILLE. (Pierre Lafitte et Cie, éditeurs, 3 fr. 50.)

LE PRIX DU CONSEIL MUNICIPAL

Le terrain lourd, une monte habile, les circonstances heureuses ont fait d'un outsider élégant, mais obscur, le gagnant d'une grande épreuve classique

Magali Ramesseum Uriel Marsa Passe Rose Long Set

Le Critérium International (25.000 fr. ; 1.100 m. ; Longchamp. 2 Octobre.)

Magali, Ramesseum, Uriel, Quitte et Combronde se sont élancés en tête. Au petit bois, Magali, Ramesseum, Marsa et Combronde restaient en présence. Une belle lutte s'engageait : Marsa, à M. Ed. Blanc (G. Stern) l'emportait d'une tête sur Ramesseum, Magali était troisième au même intervalle devant Combronde et Long Set.

Le Prix du Conseil Municipal est de toutes nos épreuves classiques la plus grande en surprises. La victoire de Biniou parti l'an dernier à une cote d'outsider, avait causé un certain étonnement. Celle que Presto II avait remportée quatre ans auparavant, sur un terrain très détrempé, très analogue à celui que nous avions dimanche, comptait au nombre des surprises mémorables. Elle n'avait rien pourtant de plus étonnant et de plus imprévu que celle qui est échue cette année à l'heureux représentant de M. James Hennessy, Hag to Hag.

On ne peut dire cependant qu'il avait la partie facile, car il portait la surcharge de six livres et le lot était remarquablement composé. Tous les gagnants des grandes épreuves de l'année se trouvaient là : gagnants du Derby, du Grand Prix de Vichy, du Prix Monarque, du prix Amphytrite, du Royal Oak, de la Poule d'Essai et du Prix Vermeille. Seuls, Verdun et Union manquaient à l'appel. Ainsi que nous l'avions fait prévoir il y a quinze jours, le vainqueur du Grand Prix, éprouvé par sa dernière course et ralenti dans son travail, n'a pu recevoir une préparation suffisante pour se présenter utilement dans une épreuve particulièrement difficile et sévère. Nous le reverrons l'an prochain, et en pleine possession de ses moyens, on peut l'espérer. Il est assez curieux de constater qu'aucun gagnant du Grand Prix n'ait encore réussi à s'adjuger le Prix du Conseil Municipal. Il semble qu'une sorte de fatalité les en éloigne, car depuis dix-sept ans il n'y a guère que Semendria qui l'ait disputé. Mais Verdun à part, tous les cracks étaient présents et tous ont dû s'incliner devant Hag to Hag.

Sa victoire a été même remarquablement facile. Talo Biribil, bien détaché à l'entrée de la ligne droite, a paru un moment en très bonne situation pour gagner, puis Messaouda et Ronde de Nuit l'ont menacé et la situation est restée quelque temps incertaine. Mais, quand à la hauteur du Pavillon, Hag to Hag est survenu, la question a été immédiatement tranchée : il a dépassé sans lutte un bon adversaire et gagné dans un grand style, en très bon cheval.

Une révélation aussi subite est quelque peu déconcertante ; elle se prête mal aux commentaires, et l'avenir seul pourra en établir définitivement la valeur et la portée. Certes, à ne considérer que son origine et son apparence, on ne s'étonnerait nullement de voir Hag to Hag au premier plan. Il possède assez bien la silhouette d'un crack, mais il n'en avait guère, jusqu'ici, les performances.

L'an dernier, dans le Prix La Rochette, il avait remporté sur Mehari et Frère Luce une victoire sensationnelle surtout par son imprévu. Frère Luce qui le suivait de près donnait sa mesure. La même forme s'est retrouvée d'ailleurs à Bade, cette année, où Frère Luce l'a battu d'une tête en recevant quatre livres. Entre temps il avait remporté dans le Grand Prix de Bruxelles un succès plus lucratif que concluant, et il avait échoué au printemps dans bien des occasions contre Negofol, Mehari, Hertré, Ripolin, Oucari, Union, Fleury II, Rebelle et d'autres. Sa forme du mois dernier était peut-être un peu meilleure, mais sa mesure pourtant semblait donnée par Messaouda qui, dans l'Omnium, le précédait d'une demi-longueur à poids égal. Dimanche, il avait à rendre neuf livres à Messaouda, dont la chance n'était pas de premier ordre. La sienne, par conséquent, pouvait paraître à peu près nulle.

C'était l'avis presque unanime et son propriétaire le partageait, au point qu'il a hésité fortement à courir. Seul, Barat qui avait monté le cheval dans l'Omnium, témoignait quelque confiance et son avis n'a pas été étranger à la décision prise. A tout hasard M. James Hennessy a jeté 300 louis sur la chance de son cheval : ce qui montre combien les grand succès tiennent parfois à peu de choses.

Entre les deux performances d'Hag to Hag, celle de l'Omnium et celle du Conseil Municipal, il y a, s'il l'on prend la ligne de Messaouda, une différence d'une quinzaine de livres. L'écart est un peu déconcertant. Les progrès du cheval entre les deux courses, très possibles, probables même si l'on veut, ne suffisent pas à l'expliquer. Il est assez vraisemblable que dans l'Omnium, Hag to Hag a eu quelque embarras et n'a pas donné toute sa mesure, et que dimanche, d'autre part, il a eu une course particulièrement heureuse. C'est un cheval délicat que les à-coups et les voisinages ont dû souvent désemparer. Un peu lunatique aussi peut-être. J. Jennings l'a monté dimanche à merveille, le laissant bien tranquillement à l'arrière-garde jusqu'au bas de la descente, et l'amenant en dehors dans un effort unique à l'entrée de la ligne droite. Progrès, monte heureuse, bonne disposition, terrain et circonstances favorables, tout cela, sans doute, a joué un rôle et contribué au succès.

Barat, s'il a contribué au départ d'Hag to Hag, s'est peut-être privé lui-même d'une victoire, car il est fort possible que sans la présence du poulain de M. J. Hennessy, Talo Biribil eut gardé jusqu'au bout le meilleur sur Ronde de Nuit. La pouliche, en effet, s'est employée assez longtemps sans arriver à la hauteur du cheval de M. Charron : c'est au passage d'Hag to Hag, et entraînée en quelque sorte dans son sillage qu'elle a fourni l'effort nécessaire pour battre Talo Biribil d'une demi-longueur. On a reproché à Barat la précipitation avec laquelle il avait détaché son cheval à l'entrée de la ligne droite, injustement peut-être, car c'est avec la même tactique que le fils de Boudoir a gagné ses meilleures courses.

Entre Ronde de Nuit et Messaouda se retrouve assez exactement la forme du Prix Vermeille, d'où l'on peut conclure que les deux pouliches ont donné dimanche, toute leur mesure. C'est un argument de plus en faveur d'Hag to Hag et de la régularité de sa victoire.

Est-ce à dire pour cela que tous les vaincus ont régulièrement succombé ? Très certainement non. Le terrain et les circonstances ont désavantagé quelques-uns d'entre eux, qui pourront sans nul doute en appeler de leur défaite.

Se souvient-on encore des très vives critiques dont le Prix du Conseil Municipal fut l'objet à ses débuts ? Les surcharges imposées aux gagnants de grosses épreuves, devaient éliminer le bon cheval ou le mettre presque nécessairement hors d'affaire. La partie était vraiment trop belle pour les concurrents bénéficiant d'allégeance, surtout pour les vétérans avantagés de douze livres. Ces doléances sont extraites presque textuellement des journaux du temps. Leur lecture n'est pas sans saveur, après dix-sept années d'expérience.

De ces catégories de chevaux si démesurément favorisés, n'est jamais sorti un gagnant. Un seul, Luzerne, bénéficiait d'une décharge et encore n'était-ce pas la décharge maxima. Par contre, les bons chevaux tout en étant éliminés, se sont assez bien tiré d'affaire ; et c'est la catégorie des concurrents pénalisés qui a fourni le plus grand nombre de vainqueurs. Cette année encore, les deux premiers, Hag to Hag et Ronde de Nuit portaient la surcharge de six livres. En somme, sur les dix-sept gagnants qui figurent actuellement sur la liste, dix étaient pénalisés, et huit portaient la surcharge maxima de douze livres.

Le Prix du Conseil Municipal a donc été presque toujours le triomphe du bon cheval, et c'est sur une liste couverte déjà de noms glorieux qu'est venu s'inscrire Hag to Hag. On peut espérer qu'il n'en est pas indigne, et que ses succès futurs le maintiendront au rang où il s'est si soudainement élevé.

STUART.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.